Die rechtlichen Verhältnisse der Ortsstraßen besonders in Bayern.

Inaugural - Dissertation

verfasst und der

Hohen Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät

der

Königl. bayer. Julius-Maximilians-Universität Würzburg

zur

Erlangung der Rechts- und Staats-wissenschaftlichen Doktorwürde

vorgelegt von

Franz Josef Überreiter

aus

Straubing.

AKAD. LEHRBAT. BIBL.

WÜRZBURG.
Memminger's Buchdruckerei
1908.

Referent: **Prof. Dr. Robert Piloty.**

Einleitung.

Gegenwärtige Abhandlung erhebt nicht den Anspruch darauf, das deutsche Ortsstraßenrecht oder vielmehr die Rechtsverhältnisse der Ortsstraßen in den verschiedenen deutschen Bundesstaaten erschöpfend darzustellen; eine derartige Aufgabe würde über den Rahmen einer Dissertationsschrift weit hinausgehen. Sie beabsichtigt lediglich durch einen kurzen Ueberblick über die geschichtliche Entwicklung des Wegerechtes in Deutschland und eine synchronistische Zusammenstellung der in den einzelnen Bundesstaaten zu verschiedenen Zeiten erlassenen, auf die Rechtsverhältnisse der öffentlichen Wege überhaupt und damit auch der Ortsstraßen im Besonderen bezüglichen, wichtigsten und grundlegenden Bestimmungen einen kleinen Beitrag zum leichteren Verständnisse dieser schwierigen, in den meisten deutschen Bundesstaaten gesetzlich nicht oder nur teilweise geregelten Materie zu geben und an der Hand von kritischen Erörterungen hierüber den Beweis zu liefern, daß und wie sehr uns auch in Bayern ein kodifiziertes Ortsstraßen-Recht, d. h. die Erlassung eines „Ortsstraßen-Gesetzes", nottut, welches nicht bloß die in Verwaltungs- und Poli-

zeigesetzen, allerhöchsten Verordnungen und Ministerial-Erlässen zerstreuten, großenteils mangelhaften Vorschriften zusammenfaßt und wiedergibt, sondern das nach dem Vorbilde Badens, welcher Staat zuerst durch Erlassung eines eigenen „Ortsstraßen-Gesetzes" bahnbrechend in Deutschland vorangegangen ist, aber leider immer noch auf einsamer Warte steht, mit den veralteten Bestimmungen aufräumt, neue Gedanken bringt oder wenigstens die früher schon vorhandenen Ideen den Forderungen der Neuzeit anpaßt und vor Allem der modernen Entwicklung des Städtebauwesens und damit der Städte selbst gebührend, d. h. anders als bisher, Rechnung trägt.

Erfreulicher Weise wurde ja in Bayern in allerjüngster Zeit ein energischer Anlauf zu einer gesetzlichen Regelung der wegerechtlichen Verhältnisse gemacht, indem die k. Staatsregierung dem letzten bayerischen Landtage, und zwar zunächst der Kammer der Reichsräte mit Schreiben vom 4. März 1906, einen Gesetzentwurf betr. das Straßenwesen, vorlegte. Dieser Entwurf, welcher uns im Texte der Abhandlung eingehender beschäftigen wird, wurde mit geringen Aenderungen von der Reichsratskammer angenommen und der Kammer der Abgeordneten zur weiteren Behandlung überwiesen.

Hoffentlich wird der Entwurf, in dem allerdings das Ortsstraßenwesen eine gesetzliche Regelung wieder nicht gefunden hat, recht bald Gesetz und damit auch in Bayern auf dem Gebiete des Wegewesens wenigstens eine Etappe nach Vorwärts geschaffen, aus deren weiteren Verfolgung in kürzester Frist auch ein eigentliches „Ortsstraßengesetz" dem Bayernvolke erstehen

möge, ein Ortsstraßengesetz, von dessen Dringlichkeit und Notwendigkeit die bayerische Reichsratskammer so sehr überzeugt war, daß sie dem den Straßengesetz-Entwurf genehmigenden Beschlusse den weiteren Beschluß anreihte:

„Es sei an die k. Staatsregierung die Bitte zu stellen, in möglichster Bälde dem Landtage einen Gesetzentwurf das Ortsstraßenwesen betreffend in Vorlage zu bringen".

I. Geschichtliche Entwickelung.

Die geschichtliche Entwickelung des Ortsstraßenwesens in Deutschland fällt zum großen Teile mit der geschichtlichen Entwickelung der öffentlichen Wege überhaupt zusammen, besonders in der alten Zeit, die ein eigentliches Ortsstraßenwesen gar nicht kennt; sie soll daher nur kurz gestreift werden und nur insoweit, als es zum Verständnis der späteren Zeit notwendig erscheint.

Ein solches kurzes Eingehen auf die geschichtliche Entwickelung, insbesondere in Bayern, ist schon um deßwillen nicht zu vermeiden, weil in Ansehung der gemeindlichen Wege tatsächlich jetzt noch an verschiedenen Orten Verhältnisse bestehen, welche nur im Zusammenhalte mit ihrer Entstehung und historischen Entwicklung verstanden und richtig gewürdigt werden können [1]).

Eine Geschichte des Verwaltungsrechts der öffentlichen Wege haben wir in Deutschland nicht [2]); Es

---

[1]) s. Kahr, Comm. z. b. Gde.-Ordng. I. S. 339 u. die dort angegebene Litteratur.

[2]) Anhaltspunkte hierüber s. Landau, Ztschr. für die Kulturgesch. I. S. 483, Mone Zeitschrift für die Geschichte des Oberrheins XIX 129 ff. sodann vgl. Sax Verkehrsmittel I. 187 ff.; Meyer. deutsch Verw. Recht I S. 510 ff.; Löning, deutsches Verwaltgs.-Recht S. 565 ff (1884).

ist daher auf die Gesetzgebungs-Tätigkeit der einzelnen Bundesstaaten einzugehen.

Die öffentlichen Wege finden als wichtige Verkehrsmittel schon in den ältesten Rechtsquellen des deutschen Volkes Erwähnung; sie sind mit einem besonderen strafrechtlichen Schutze hinsichtlich des Verkehrs auf ihnen ausgestattet. Schon Karl der Große und seine nächsten Nachfolger ließen sich die Neuanlage von Verkehrsstraßen und die Unterhaltung bereits bestehender sehr angelegen sein und nahmen dafür die Naturaldienste der Untertanen, vornehmlich der Umwohner im weitem Umfange in Anspruch [1]); diese großen, für den durchgehenden Verkehr bestimmten Straßen wurden im späteren Mittelalter Königsstraßen genannt; sie waren Land- und Heeresstraßen zugleich, unterstanden der Oberaufsicht des Königs und durften ohne dessen Genehmigung nicht verändert und nicht verlegt werden [2]).

Ebenso durfte die Erhebung von Brücken- und Wegegeldern nur mit königlicher Genehmigung erfolgen; der Ertrag wurde lediglich zur Unterhaltung der Straßen verwendet. Die Herstellung und Unterhaltung der lediglich den Verkehr innerhalb der einzelnen Gemeinden selbst und den Nachbargemeinden vermittelnden Straßen oblag den Gemeinden und Markgenossenschaften (Markgemeinschaften), die gemeindlichen Wege und ebenso die dazu gehörigen Stege, Brücken und Plätze waren Gemeingut und daher gemeinschaftlich durch die Markgenossen herzustellen und zu unterhalten, welche zu diesem Zwecke Gemeinde-

[1]) Waitz d. Verfassungsgeschichte Bd. IV S. 27. ff.

[2]) s. Löning S. 566 3.

Hand- und Spann-Dienste zu leisten hatten. Gemeine Geldbeiträge (Gemeindeumlagen) wurden hie und da auch erhoben, das Wegebaumaterial aber aus der sogen. gemeinen Mark, der Almende (Gruben, Brüche) abgegeben [1]).

Im Laufe der Jahrhunderte gingen infolge der Erstarkung der aus den deutschen Stammesherzogtümern zu Beginn des Mittelalters hervorgegangenen landesherrlichen Gewalt die bisher dem Könige allein zugestandenen Rechte und Pflichten an den Heeresstraßen auf die Landesherren über und wurden bis in die neuere Zeit als Ausfluß eines besonderen landesherrlichen Straßenregals bezeichnet. Die Landesherren übten ihre Rechte hauptsächlich im fiskalischen Interesse aus und erhoben hohe Wege- und Brückenzölle, während sie für die Unterhaltung der Straßen oft recht wenig leisteten. Dadurch verschlechterte sich der Zustand der Straßen naturgemäß immer mehr und war während des ganzen Mittelalters ein sehr mangelhafter.

Bezüglich der Gemeinde-Wege aber bildeten sich je nach ihrer Art und Bestimmung im Laufe der Jahrhunderte die verschiedenartigsten Gewohnheitsrechte aus. Man unterschied Dorfwege, Kirchenwege, Besuchswege, Leichenwege, Feldwege, Jochwege, Mistwege, Bauwege, Holzwege, Karrenwege, etc. [2]).

Das veränderte Verkehrs- und Transportwesen — Post! — zwang dann seit dem 16. Jahrhundert

---

[1]) G. L. v. Maurer, Geschichte der Frohnhöfe, Bd. III S. 527, von demselben weiter: Markenverfassung S. 306; Dorfverfassung Bd. I S. 286, 356.

[2]) Löning, S. 566 7.

die Landesherren, auch der Hebung des Straßenwesens wieder erhöhte Aufmerksamkeit zuzuwenden, denn die Reisenden mieden die Hauptstraßen, auf welchen sie trotz deren schlechten Zustandes Zoll zahlen mußten, und suchten verbotswidrig zollfreie Neben- und Seitenwege auf, wodurch das landesherrliche Zollregal empfindlich geschädigt wurde.

Doch nicht lange hielt diese Besserung an, denn der 30jährige Krieg mit seinen Gräueln und Verwüstungen brachte die Straßen und Wege in ärgeren Verfall, als sie je zuvor waren, und es bedurfte langer Zeit und vieler Anstrengungen, um hierin einigermaßen Wandel zu schaffen.

Reich und Einzelstaaten nahmen sich mit Eifer der Wiederherstellung und Verbesserung der zerstörten Straßen an [1]).

Ein wesentlicher Fortschritt zeigt sich seit der Mitte des 18. Jahrhunderts, wo die Landesherren energischer auf die Verbesserung der Wege hinwirkten und zu diesem Behufe allenthalben Wegeordnungen erließen, in welchen insbesondere die Verpflichtung zum Wegebau genau geregelt und die landesherrlichen Beamten für die Durchführung der Wegebestimmungen verantwortlich gemacht wurden [2]). Speziell in Bayern, wo bis dahin das bayerische Landrecht vom Jahre 1753 (T. II cap. 8 § XI Nr. 2 ff. u. Nr. 15 über viae publicae regiae et vicinales) gegolten hatte, wurde gleichfalls ein landsherrliches Mandat über erstmalige Herstellung und künftige Unterhaltung der Wege unter dem 1. Februar 1766 erlassen, bei welchem es bis

[1]) Meyer S. 513 Anm. 13 und 14; Löning S. 567 Anm. 2.
[2]) Meyer S. 513, 16; Löning S. 567, 3.

zum Erscheinen des Gemeinde-Ediktes vom 24. September 1808 blieb [1]).

In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts wurde sodann auch mit der Anlage von Kunststraßen, dem sog. Chausseebau, begonnen, welcher dem deutschen Verkehrswesen wiederum einen bedeutsamen Fortschritt brachte. Derselbe war aus Frankreich, wo sich seit Anfang des 18. Jahrhunderts ein prächtiges Netz von Kunststraßen über das ganze Land ausdehnte, zu uns herüber gekommen und brachte naturnotwendig die Erlassung neuer gesetzlicher Bestimmungen mit sich.

Es haben dann auch in dieser Zeit die verschiedenen deutschen Bundesstaaten gesetzliche Bestimmungen, sog. Wegeordnungen, erlassen, welche mit späteren Abänderungen und Zusätzen zum Teil bis auf den heutigen Tag erhalten geblieben sind; so in Bayern:

1. Verordng. v. 16. August 1805 und Verordng. v. 6. April 1818, betr. die Konkurrenzen zum Straßenbau, welche heute noch für die Baulast etc. an den bayerisch. Staatsstraßen maßgebend sind (vergleiche dazu Verw.-Gerichts-Hof-Ges. v. 8. August 1878 Art. 48).

Im Anschluß daran die Ministerialentschließung vom 7. Dezember 1850, die Instruktionen vom 11. Juli 1819 und 2. Juli 1820 betr. die Vicinalstraßen sowie die Verordng. v. 7. Januar 1845 über die Erbauung und Unterhaltung der Distriktsstraßen.

2. Minist.-Erlaß v. 18. Februar 1835 bei Döllinger, Sammlng. der Verordng. Bd. XVI. S. 579 ff., welcher

---

[1]) Kahr I. S. 341, v. Freyberg Geschichte der Gesetzgebung II. 200 ff.

die bis dahin erlassenen und in Geltung befindlichen Rechtssätze zusammenfaßt.

3. Unmittelbar vorausgegangen waren eine Verordnung vom 6. Februar 1812 (Döll. Bd. XI. S. 1100), welche die gemeindlichen Umlagen für Anlegung und Unterhaltung der Ortswege behandelt, sodann das rev. Gde.-Edikt v. 1818/1834, welches im Verein mit dem Umlagengesetz vom 22. Juli 1819 und dem Distriksumlagengesetz vom 11. September 1825 unter den Zwecken, für welche Umlagen erhoben werden können, Neubauten und Reparaturen von Ortswegen aufführt.

4. Sodann befaßt sich noch mit dem Straßenwesen eine kgl. allerhöchste Verordnung vom 6. April 1818 (Gesetzblatt S. 41), das Finanzgesetz v. 28. Dezember 1831 (Ges.-Bl. S. 121) in seinem § 23, das Ausscheidungs-Ges. v. 17. November 1837 (Ges.-Bl. S. 165), das Ausscheidungs-Ges. v. 23. Mai 1846, ferner das Gesetz betreffend die Distrikts- und Landräte vom 28. Mai 1852, Art. 28, 32, sowie eine Min.-Bek. v. 28. April 1863 (Reggs.-Bl. S. 691) und endlich die bayer. Gde.-Ordng. v. 29. April 1869 Art. 38 und 55.

Alle diese Bestimmungen, die sich zum Teil gegenseitig ergänzen und abändern zum Teil auch aufheben, schufen zwar Recht, aber kein geschlossenes, klares und gemeinverständliches; vielmehr macht sich der Mangel einer erschöpfenden und einheitlichen gesetzlichen Regelung der rechtlichen Verhältnisse der öffentlichen Wege, namentlich hinsichtlich des gemeindlichen Wegebauwesens, nicht bloß in der Rechtsprechung durch eine Reihe von schwierig zu lösenden Zweifelsfragen und durch eine gewisse Unsicherheit

fühlbar, sondern dieser Mangel hat auch in der Praxis gar manche Unzuträglichkeiten im Gefolge [1]).

Wiederholt wurde zwar im vor. Jahrhundert in Bayern der Versuch einer Kodifizierung des Straßenrechtes gemacht, so mit dem Gesetz vom 19. April 1819 betreffend die Ausscheidung der Landstraßen, welches leider Entwurf geblieben ist; desgleichen hat die Staatsregierung im Jahre 1855 dem Landtage einen 31 Artikel umfassenden Gesetzentwurf betreffend die öffentlichen Wege vorgelegt (s. dazu Vortrag des Abgeordneten Wiedenhofer Beil. Bd. I. S. 398). Allein bei der Beratung desselben in der Abgeordnetenkammer ergaben sich teilweise grundsätzliche Meinungsverschiedenheiten mit der Regierung, auch traten im Verlaufe der Debatte die erheblichen mit der Regelung der Materie verbundenen Schwierigkeiten derart hervor, daß schließlich die einmütige Ablehnung des Entwurfs erfolgte; und zwar gab man sich, wie die oben erwähnten Reichsratsverhandlungen besagen, überhaupt fast durchweg dem Eindrucke hin, als sei durch die beabsichtigte gesetzgeberische Maßnahme weder in ihrer ursprünglichen Form noch in der modifizierten Fassung des Ausschusses für das Land etwas Ersprießliches zu erreichen. Dieser Eindruck scheint ein derart tiefer gewesen zu sein, daß sich in der Folge weder Regierung noch Parlament mehr ernstlich mit dieser unergötzlichen Materie zu befassen wagten oder die Lust

---

[1]) s. Seydel 2. Auflage Bd. V S. 492 ff.; Löning S. 569, 2; Meyer Bd. I § 160, 17; Rösler Bd. I S. 401, Kahr I S. 338 ff.; Verhandlg. d. Kammer der Reichsräte des bayerisch. Landtages von 1905/06 S. 278 ff.

hatten und daß daher das Königreich Bayern heute noch, nach mehr als 50 Jahren, ohne Straßen-Gesetz ist.

Hie und da wurden zwar noch schwache Anläufe gemacht, jedoch teils von der Staatsregierung, teils von den Kammern selbst abgewehrt; ein letztesmal vom Staatsminister des Innern (s. R. R. Verhandl. S. 288) i. J. 1898 unter Betonung der Schwierigkeit eines Straßengesetzes mit Rücksicht auf die sich gegenübestehenden Interessen und die Verschiedenheit der Verhältnisse sowie unter Hinweis auf die bisherige Erfolglosigkeit derartiger Versuche. Ein Straßengesetz, so führte der Minister des weiteren aus, würde wahrscheinlich durchgehen, wenn man — was aber der hohen Kosten wegen undurchführbar sei — die größeren Straßen insgesamt auf den Staat übernehmen würde. Ebenso sei es fraglich, ob durch allenfallsige Zuweisung von Staats- und Distriktsstraßen an die Kreisgemeinden und Schaffung eines neuen Mittelgliedes in der Straßenklassifikation — der Kreisstraßen — sich etwas zweckmäßiges erreichen lasse. Man werde hier nur schwer zu einer Einigung gelangen u. s. w.

Ein frischer Zug kam erst wieder in unsere Gesetzgebungsmaschine mit dem Antrage Dr. Jäger, Dr. Pichler und Genossen v. 5. Oktober 1899 des Inhalts, es möchten Vorarbeiten für ein Straßengesetz mit einer den gegenwärtigen Verhältnissen entsprechenden Ausscheidung der Straßenzüge und Regelung der Unterhaltungskosten gemacht werden. Dieser Antrag wurde an einen Spezialausschuß von 28 Mitgliedern verwiesen, von diesem in 3 Sitzungen durchberaten und beschlossen, „es sei an die Staatsregie-

rung die Bitte zu stellen, dem nächsten Landtage einen Straßengesetzentwurf vorzulegen, wobei folgende Gesichtspunkte zu berücksichtigen sind etc." (s. hierüber R. R. Verh. S. 296 ff.)

Der Ausschußbeschluß fand sodann Genehmigung durch das Plenum der Abgeordneten-Kammer; die Staatsregierung hat, dem Antrage entsprechend, nunmehr diesen Entwurf dem Landtage und zwar zunächst der Reichsratskammer vorgelegt, welche ihm beigetreten ist, und es steht demnach zu hoffen, daß wir in Bayern in Bälde ein Straßen-Gesetz erhalten [1]).

Aehnlich sind die Verhältnisse im Königreich Preußen.

Auch dort versucht man schon seit Anfang des vor. Jahrhunderts ein Wegegesetz zustande zu bringen, jedoch bis jetzt erfolglos; obwohl schon im Jahre 1820 das Ministerium den Beschluß gefaßt hatte eine allgemeine Wegeordnung für das Königreich auszuarbeiten, besteht doch eine solche heute noch nicht und es sind nur über einzelne den Wegebau betreffende Angelegenheiten Spezialbestimmungen erlassen worden, so die Rother'schen Bedingungen vom 8. November 1834, Ver. v. 17. März 1839 betr. den Verkehr auf den Kunststraßen, dann das Gesetz betreff die An-

[1]) Leider scheint sich diese Hoffnung in der gegenwärtigen Session des bayer. Landtages nicht erfüllen zu sollen, denn der jetzige bayer. Staatsminister des Innern von Brettreich hat, wie dem Verfasser gegenwärtiger Broschüre erst nach Fertigstellung des Entwurfes bekannt geworden, kürzlich im Finanzausschusse der Abgeordnetenkammer erklärt, er könne den Straßengesetzentwurf nicht einbringen, da die Reichsratskammer auf Gewährung fakultativer Staatszuschüsse nicht eingegangen sei, ein Weiteres aber von der Staatsregierung angesichts der derzeitigen Finanzlage des Königreiches nicht in Aussicht gestellt werden könne.

legung und Veränderung von Straßen und Plätzen in Städten und ländlichen Ortschaften v. 2. Juli 1875 und vor allem das Zuständigkeitsgesetz vom 1. August 1883 Tit. XI [1]). Im Wesentlichen aber gelten für die alten Provinzen noch die Bestimmungen des preuß. allgemeinen Landrechts T. II Tit. 15 § 1 ff. und des Code civil Art. 538, 649 und 650. Das allg. preuß. Landrecht hat zwar auch versucht, das gesamte Wege-Recht zu kodifizieren, ließ aber einerseits die Provinzial- und Lokalwegegesetze fort bestehen, andrerseits enthält es selbst nur lückenhafte Bestimmungen. Der Rechtszustand im Königreich Preußen ist daher gleichfalls ein mangelhafter und beruht heute noch größtenteils auf den provinziellen Wege- und Chausseeordnungen, von denen viele noch dem 18. Jahrhundert angehören [2]).

Im ganzen Umfange der preußischen Monarchie gilt also zur Zeit das Ges. betr. die Anlegung und Veränderung von Straßen und Plätzen in Städten und ländlichen Ortschaften v. 2. Juli 1875. Neue Verordnungen zur Regelung der Wegebaulast an den nicht zu den Kunststraßen zu rechnenden öffentlichen Wegen werden bis auf Weiteres je für die einzelnen Provinzen erlassen.

Inzwischen aber und zwar vor Fertigstellung gegenwärtiger Abhandlung ist im Kgr. Preußen ein Gesetz erlassen worden, welches einmal der Voll-

---

[1]) Zusammenstellung s. bei Germershausen.

[2]) s. im Allgem. Löning S. 568, Meyer Bd. I S. 514, Rösler Bd. I S. 402, ff., Röne Teil VI, Bd. 4 Abs. 2 S. 507 ff. und insbesondere die übersichtliche Zusammenstellung bei Germershausen Bd. II S. 71 ff. und Frhr. v. Reitzenstein, das deutsche Wegerecht, II Auflage, § § 17 bis 23 S. 72 ff.

ständigkeit halber, dann aber auch wegen des großen Interesses, das es auch über die preußischen Grenzen hinaus beanspruchen kann, Erwähnung finden muß. Es ist dies das Ges. v. 15. Juli 1907 betr. Berücksichtigung ästhetischer Forderungen in den baupolizeilichen Vorschriften, welches Gesetz sich gegen die Verunstaltung von Ortschaften und landschaftlich hervorragenden Gegenden durch die Ausführung von Bauten richtet und der Baupolizeibehörde die Möglichkeit gewährt, bei der Erteilung der baupolizeilichen Genehmigung auf die künstlerische oder wenigstens geschmackvolle und dem Landschaftsbilde angepaßte Gestaltung der Bauten den weitgehendsten Einfluß auszuüben.

Auch in den übrigen deutschen Bundesstaaten, mit Ausnahme vom Großherzogtum Baden, liegen die Verhältnisse nicht viel anders; wir wollen im einzelnen auf den bereits erwähnten Ueberblick verweisen, den Frhr. v. Reitzenstein hierüber gibt und hier nur noch kurz die Gesetzgebung der Königreiche Sachsen und Württemberg, in den ehemals französischen Gebietsteilen und in der bayerischen Pfalz sowie im deutschen Reiche selbst erwähnen [1]).

In Sachsen gilt immer noch das Mandat betreffend den Straßenbau vom 28. April 1781 und dazu die Erläuterung vom 30. April 1873; daneben besteht ein Gesetz über die Wegebaupflicht vom 12. Januar 1870.

In Württemberg ist hinsichtlich des Wegebaues in der Hauptsache noch die Wegeordnung vom 23. Oktober 1808 maßgebend, zu welcher unterm

[1]) vergl. auch im übrigen Löning S. 569, Meyer Bd. I S. 514 ff, Rösler Bd. I S. 402 ff.

11. Dezember 1833 und 26. März 1862 ergänzende Gesetze erlassen wurden. Das in Beziehung auf die Ortsstraßen in Württemberg geltende Landesrecht ist zur Zeit in der Hauptsache im 2. Abschnitt und im 2. Kapitel des 3. Abschnittes der allgemeinen Bauordnung vom 6. Oktober 1872 (Regg. Bl. S. 305) sowie in den dazu gehörigen Paragrafen der Vollzugsverfügung vom 23. November 1882 (Regg. Bl. S. 389) enthalten, sowie in einigen weiteren Bestimmungen, welche in einer im Jahre 1905 im Verlag von Strecker und Schröder in Stuttgart erschienenen Zusammenstellung der württembergischen Bestimmungen über Straßenbau und Straßenpolizei abgedruckt sind. Eine Anfrage an zuständiger Stelle hat indes ergeben, daß der Entwurf einer neuen Bauordnung, in welchem nach dem Vorgang der jetzt geltenden Bauordnung ebenfalls eine Regelung der Verhältnisse der Ortsstraßen in weitem Umfange vorgesehen ist, den württ. Ständen gegenwärtig zur Beratung vorliegt; ferner daß der Entwurf einer neuen Wegeordnung, welcher im Min. d. Inn. bereits ausgearbeitet sei, bei der Landesvertretung noch nicht eingebracht worden sei und daß über seinen Inhalt jetzt noch keine Mitteilungen gemacht werden könnten. Bezüglich des Standes der Gesetzgebung im Kgr. Sachsen endlich haben die gepflogenen Erhebungen ergeben, daß dort ein Wegegesetz und insbesondere ein förmliches Ortsstraßengesetz in allerjüngster Zeit nicht erlassen worden sei, daß vielmehr die — bereits erwähnten — älteren Bestimmungen noch in Geltung seien. Da jedoch auch in Sachsen das Bedürfnis nach einer Bauregelung anerkannt werden müsse, sei man dem Erlaß

eines entsprechenden Gesetzes bereits näher getreten, doch befänden sich die Vorbereitungen hiezu noch im Anfangsstadium. — Den einschlägigen kgl. preußischen, sächsischen und württembergischen Ministerien sei für gütige Auskunfterteilung an dieser Stelle der verbindlichste Dank zum Ausdrucke gebracht.

In Elsaß-Lothringen beruhen die Grundsätze über den Wegebau auf dem franz. Dekret vom 16. Dezember 1811 über Staats- und Departementalstraßen, dem sich das Ges. v. 20. März 1835 sowie die G. G. über General- und Arrondissementsräte v. 10. Mai 1838 und 18. Juli 1866 anschließen, sowie ferner das Ges. v. 21. Mai 1836 über die Vizinalwege. An späteren Gesetzen sind noch zu nennen:

1. Ges. betr. Anlage und Unterhaltung v. Feldwegen vom 14. April 1884.

2. Ges. betr. Auferlegung eines 4. Frontages v. 17. April 1887.

3. Ges. vom 30. Juli 1890 betr. die Genossenschaften zum Zwecke der Regelung von Feldwegen u. s. w. [1]).

Für die bayerische Pfalz gelten zum Teil noch französische Gesetze (code civil), z. T. ähnliche oder gleiche Bestimmungen wie für die diesseitigen bayer. Landesteile. (Gemeindeordnung für die Pfalz und sonstige Gesetze [2]).

Dem Deutschen Reiche endlich steht nach

---

[1]) vergl. Gg. Meyer a. a. O. Bd. I S. 515.

[2]) s. darüber von Seydel 2. Auflage, Bd. V. S. 504 ff. Wand, die Rechtsverhältnisse der öffentlichen Wege in der Pfalz etc., Otto Meyer, Theorie des französischen Verwaltungsrecht S. 227 ff.

der Reichsverfassung Art: IV Nr. 8 die Gesetzgebung über die Herstellung von Landstraßen im Interesse der Landesverteidigung und des allgemeinen Verkehrs zu; doch hat auch das deutsche Reich von dieser Zuständigkeit bis jetzt keinen Gebrauch gemacht.

Wenn im bisherigen nicht so fast „von Ortsstraßen und Ortsstraßengesetzen“ als allgemein von „Straßengesetzen und Wegeordnungen“ gesprochen wurde, so hat das darin seinen Grund, weil das eigentliche „Ortsstraßenwesen“ und die Ortsstraßengesetzgebung ein Produkt der neueren Zeit ist, insbesondere des modernen Städtebauwesens mit seinen hochgegespannten ästhetischen und hygienischen Anforderungen und deshalb in der erwähnten Wegeordnungen etc. überhaupt nur nebensächlich oder gar nicht behandelt ist.

Anders liegt die Sache, wie schon erwähnt, im Großherzogtum Baden; dieser Bundesstaat war bekanntlich das 1. der deutschen Länder, welches an eine umfassende gesetzliche Regelung des „Ortsstraßenrechtes“ herangetreten ist. Es geschah dies mit der Erlassung des Gesetzes betreffend die Anlage von Ortsstraßen, die Feststellung der Baufluchten, sowie das Bauen längs der Landstraßen und Eisenbahnen vom 20. Februar 1868, sodann mit dem Gesetz vom 3. März 1880, welches eine Reihe von Verbesserungen und Aenderungen des ersten Gesetzes brachte; ferner dem Gesetz vom 26. Juni 1890 und endlich dem Gesetz vom 6. Juli 1896 über die Neueinteilung der Baugrundstücke.

Entsprechend einem Vorschlage der Kommission der I. Kammer des badischen Landtages wurde in

der Einführungs-Bestimmung zu dem neuen Gesetz (1896) dem Ministerium des Innern die Befugnis erteilt, die vier genannten einschlägigen Gesetze unter dem Namen „Ortsstraßengesetz“ in einer einheitlichen Fassung bekannt zu machen. Diese Bekanntmachung erfolgte unter dem gleichen Tage. (Vergleiche badisches Gesetz- und Verordnungsblatt XIX. S. 213 ff. Hiernach weist das badische Ortsstraßen-Gesetz nunmehr 29 Artikel auf und regelt in diesen das Ortsstraßenwesen in umfassender und durchgreifender Weise [1]).

[1]) vergleiche dazu Dr. Walz, Bürgermeister in Heidelberg, das badische Ortsstraßenrecht Heidelberg 1900, S. 6 ff. wo eine ausführl. Schilderung der geschichtlichen Entwicklung gegeben ist.

II. Der heutige Rechtszustand.

1. Begriff.

Der Bestimmung des Begriffes „Ortsstraße“ ist, da sich eine solche in dem Wegerechte keines Bundesstaates ausdrücklich vorfindet, der Sammelbegriff des öffentlichen Weges überhaupt zu Grunde zu legen und es dürfte dem Wesen und der Aufgabe einer vergleichenden theoretischen Verhandlung, wie die gegenwärtige, am meisten entsprechen, aus diesem Sammelbegriffe, der ja für die einzelnen deutschen Rechtsgebiete mit unwesentlichen Abweichungen ziemlich der gleiche ist, auch einen tunlichst allgemein anwendbaren und die heutigen Verhältnisse treffenden Begriff der Ortsstraße abzuleiten.

Der Begriff „öffentlicher Weg“ wurde zu verschiedenen Zeiten und in den verchiedenen Rechtsgebieten verschieden bestimmt [1]). Ausdrücklich möge hervorgehoben sein, daß die gegenwärtige Schrift lediglich Rechtsverhältnisse behandelt und daß daher

[1]) vergl. Walz das badische Ortstsraßen-Recht S. 34: „Was das Ortsstraßengesetz unter „Ortsstraßen“ versteht, ist nirgends unmittelbar ausgesprochen. Ebensowenig findet sich natürlich eine Definition in anderen Rechtsgebieten, wo ein kodif. Ortsstraßenrecht überhaupt nicht existiert, so in Bayern, wo Art: 38 Gde.-Ordng. zwar von den Ortsstraßen spricht, sie aber nicht definiert, s. Kahr, Komm. z. Gemde.-Ordng. I. S. 383.

Ausführungen über die volkswirtschaftliche Seite und Bedeutung der Verkehrswege überhaupt und insbesondere der Ortsstraßen sowohl der Natur der Sache nach als auch wegen des Umfanges der Schrift außerhalb des Kreises der Erörterung bleiben müssen [1]).

Es kann demnach auch nur die Bestimmung des Rechtsbegriffes „öffentlicher Weg" in Frage kommen. Zunächst für das Königreich Bayern ist ein gesetzlicher Begriff des öffentlichen Weges nicht aufgestellt.

Die Anmerkungen zum Bayer. Landr. Tl. II Kap. 8 § XI Nr. 2 bemerken: Was via publica sei, sei unter den Autoribus nicht recht ausgemacht. Am meisten aber werde via publica und privata a proprietate vel usu discernirt, dergestalt, daß in via publica entweder Grund oder Boden dem Staat eigen, oder wenigist der Gebrauch des Weegs frey, offen und „gemein" sei.

Der bayerische Verwaltungsgerichtshof gibt in seiner Entscheidung Bd. XI S. 325 folgende Definition:

„Als öffentliche Wege sind alle diejenigen Wege anzuerkennen, welche als Verkehrsmittel zum allgemeinen Gebrauche dienen, sei es, daß sie hiezu durch eine Verfügung der zuständigen Verwaltungsbehörde bestimmt wurden oder daß ihre öffentliche Eigenschaft aus der Art und der fortgesetzten Dauer ihres allgemeinen Gebrauches rechtlich zu folgern ist."

---

[1]) siehe übrigens hierüber v. Stein, Handbuch S. 348 bis 428, Sax, die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, I (1878) Sax in Schönbergs Handbuch der pol. Oekonomie I 369 bis 424, Roscher, System III §§ 76 bis 96, Aucoc, Conferences sur l'administration et le droit administratif, welche eine vortreffliche Darstellung des französischen Verwaltungsrechts über Verkehrswege enthalten.

Diese Definition, so sehr sie das gesamte Wesen des öffentlichen Weges treffen mag, ist ob ihres Umfanges und ihrer Schwierigkeit für den landläufigen Gebrauch wohl nicht geeignet [1]).

Das allg. preußische Landrecht enthält sich einer Definition und beschränkt sich darauf, die Rechte und Regalien des Staates in Ansehung der Landstraßen zum Gegenstand eines besonderen Abschnittes i. T. II titel 15 zu machen.

Die nahezu gleiche Begriffsbestimmung gibt Wand in seiner Einleitung zu „die Rechtsverhältnisse der öffentlichen Wege in der Pfalz".

Eine genaue Definition des Begriffs „öffentliche Wege" enthält das für das Königreich Hannover erlassene Gesetz über Gemeinde-Wege und Landstraßen vom 28. Juli 1851 in seinem Paragraphen 2:

„Oeffentliche Wege sind solche, welche zu allgemeinen Gebrauche dienen und demselben nicht kraft Privatrechts entzogen werden können.

Beschränkungen des allgemeinen Gebrauchsrechts nach der Eigenschaft des Weges als Fahr-, Trift-, Fußweg, oder nach seiner besonderen Bestimmung

---

[1]) Seydel, bayer. Staatsrecht Bd. V. S. 486, sagt: „Die öffentlichen Wege sind Verwaltungseinrichtungen des Staats oder der Gemeindeverbände. Sie sind durch einen Akt der Verwaltung dem öffentlichem Verkehre überwiesen und es steht daher deren Benutzung unter Beobachtung der hiefür geltenden öffentlich rechtlichen Bestimmungen Jedermann frei."

Kahr (Bayerische Gde.-Ordng. Bd. I. S. 344): „Öffentliche Wege sind solche Wege, welche zufolge Widmung seitens des Staates oder eines Gemeindeverbandes die Bestimmung haben, dem gemeinen Gebrauch zu dienen," oder mit andern Worten: „solche Wege, welche unter öffentlicher Autorität dem gemeinen Gebrauche gewidmet sind."

als Mühlen-, Kirchen-, Schulweg etc. heben den Begriff nicht auf.

Zeitweiliger Hinwegfall des allgemeinen Gebrauchsrechts überhaupt hebt nur für die Dauer desselben die Eigenschaft des Weges als eines öffentlichen auf."

Diese Definition scheint das Vorbild für Gesetzgeber und Schriftsteller geworden zu sein, denn sie findet sich im wesentlichen gleichlautend wiederholt vor. So hat sie die Wegeordnung für die Provinz Sachsen vom 11. Juli 1891 G. S. S. 316 [1]); auch die bayerischen Wegerechts- und die preußischen Wegeordnungsentwürfe vom Jahre 1855 bezw. 77, welche leider beide nicht zu Gesetzen geworden sind, haben sich diese Begriffs-Bestimmung angeeignet.

Die Motive zu letzterem Gesetzentwurf bemerken hiezu:

Bei den kommissarischen Beratungen der Entwürfe aus den Jahren 1875 und 1876 wurde der Wunsch laut, dem Gesetze eine Bestimmung des Begriffs der öffentlichen Wege an die Spitze gestellt zu sehen. Um diesem als berechtigt anzuerkennenden Wunsche zu genügen, hat der gegenwärtige Entwurf in dem § 2 die Bestimmung des Begriffs in Vorschlag gebracht, welche das Hannoversche Gesetz über Gemeindewege und Landstraßen vom 28. Juli 1851 gibt. Es liegt dieser Begriffsbestimmung die gemeinrechtliche Auffassung zu Grunde, wonach derjenige Weg als ein öffentlicher betrachtet wird, dessen ein Jeder sich zu bedienen berechtigt ist. Die Frage, unter welchen Voraussetzungen diese Berechtigung eintritt,

[1]) s. Germershausen Erg. Heft S. 20.

bleibt bei der gegebenen Definition freilich offen, dieselbe kann aber auch bei der Mannigfaltigkeit ihrer Entstehungsgründe im Gesetz nicht beantwortet werden, ist vielmehr nach den einschlagenden Rechtsvorschriften und den Verhältnissen der einzelnen Fälle zu entscheiden. Da das Recht eines jeden zum Gebrauch des Weges das wesentliche Merkmal seiner öffentlichen Natur ist, so beseitigen weder polizeilich noch privatrechtlich begründete Beschränkungen rücksichtlich der Art seines Gebrauches das öffentliche Rechtsverhältnis. Der öffentliche Weg bleibt daher ein solcher, auch wenn er nur für bestimmte Zwecke des Verkehrs oder nur für bestimmte Beförderungsmittel offen steht.

Erforderlich ist nur, daß zu dem beschränkten Gebrauch ein Jeder berechtigt sei.

In der Kommission des Abgeordnetenhauses wurde mehrseitig festgestellt, daß eine Begriffsbestimmung der öffentliche Wege nicht nur für den praktischen Gebrauch, sondern auch für die Rechtsprechung im Verwaltungsstreitverfahren als ein Bedürfnis und das Fehlen einer solchen gerade von diesen Behörden als ein Mangel empfunden sei. Man gab zu, daß die Begriffsbestimmung der Vorlage juristisch nicht erschöpfend und eher eine Umschreibung als eine Begriffsbestimmung sei, daß aber eine bessere nicht an die Stelle zu setzen sei und eine gleichartige Bestimmung in den Wegegesetzen von Hannover, Schleswig-Holstein und Oldenburg sich als ausreichend überwiesen habe.

Diese Definition entspricht, wie Germershausen in Bd. I S. 6. mit Recht bemerkt, der bisherigen

Rechtsentwickelung und trifft, soweit es bei ihrer Kürze natürlich möglich ist, das Wesen des öffentlichen Weges am besten; sie wird daher auch in der Litteratur als zutreffend anerkannt [1]).

Anderer Meinung ist ein Artikel in den Blättern für administrative Praxis, Bd. 43 S. 328 Anm., welcher ausführt, daß der Zusatz: „welche . . . . demselben (dem allgemeinen Gebrauch) nicht kraft Privat-Rechts entzogen werden können," wenigstens der dermaligen Rechtslage im rechtsrheinischen Bayern nicht entspreche, da die öffentlich rechtliche Widmung eines Weges für den allgemeinen Gebrauch das privatrechtliche Verfügungsrecht über denselben zur Voraussetzung habe und mit diesem stehe und falle.

Kurz erwähnt möge noch sein, daß auch der neue bayerische Straßengesetzentwurf wiederum keine Definition des öffentlichen Weges enthält, so daß es nach seinem Inkrafttreten als Gesetz bei der bisherigen Auslegung sein Verbleiben hat.

Die Oeffentlichkeit eines Weges wird nicht dadurch aufgehoben, daß der Grund und Boden, über welchen der Weg führt, sich in Privateigentum befindet, oder daß die Benutzung vorübergehend, z. B. durch Umpflügen, erschwert oder zeitweise, z. B. behufs Ausführung einer Reparatur, ganz unterbrochen

---

[1]) vergl. Behring: Die Rechte an öffentlichen Wegen vom Standpunkte etc., Berlin 1894 I S. 1 ff., Meyer I S. 511, Rösler I S. 400, Wand a. a. O., Lorenz v. Stein, Handbuch der Verwaltungslehre 1876 S. 361. — Stengel Frhr. v., Lehrbuch des deutschen Verwaltungsrechts 1886 § 94 S. 415, von Pötzl, bayerisches Verwaltungsrecht III Aufl. Dissertationsschrift von von Eschstruth: „die öffentlichen Wege," Versuch einer Begriffsbestimmung derselben, Berlin 1902.

wird. Ebenso wenig wird die Oeffentlichkeit dadurch aufgehoben, daß Wege nach ihrer Eigenschaft als Reit- oder Fußwege oder nach ihrer besonderen Bestimmung als Kirchen- oder Schulwege etc. dauernd bestimmten Beschränkungen hinsichtlich des Gebrauchsrechtes unterworfen sind, sofern sie nur zu diesem Zweck oder Gebrauch jedermann zugänglich sind. Endlich ist es unerheblich, ob der, welcher den Weg angelegt hat, denselben den zur Unterhaltung verpflichteten Verbänden ausdrücklich übergeben hat. Andererseits wird ein Privatweg dadurch, daß derselbe tatsächlich durch Duldung oder ausdrückliche Gestattung, oder durch Einräumung einer Servitut seitens des Eigentümers jedermann zugänglich gemacht wird, noch nicht zu einem öffentlichen Wege. Auch der Umstand, daß ein Weg als Kirchen- etc. Weg benutzt wird, macht denselben nicht ohne weiteres zu einem öffentlichen. Es können einzelne Besitzer oder eine ganze Gemeinde durch Privatrechtstitel das Recht erworben haben, über ein Grundstück zu gehen. Ebensowenig ist aus dem Umstande, daß ein Weg die einzige Verbindung zu einem bewohnten Grundstück vermittelt, die Oeffentlichkeit desselben zu folgern. Siehe Germershausen Bd. I. S. 8 und die dort angebene Litteratur.

Entscheidend ist vielmehr das Merkmal, daß und ob der Weg innerhalb seiner Zweckbestimmung — objektive Beschränkung — jedem, der in der Lage ist, davon Gebrauch zu machen, offen steht. Auch der sog. Leinpfad (s. Art: 20. des Wasserbenützungsgesetzes v. 28. Mai 1852 und das eben erst erlassene neue bayerische Wassergesetz) besitzt die Eigen-

schaften einer solchen „beschränkten Oeffentlichkeit".

Die sog. Eisenbahnzufuhrwege können sowohl öffentlich als nicht öffentlich sein. Sie sind, wie das preuß. Oberverw. Ger.. Entsch. Bd. X S. 216 zutreffend ausführt, öffentlich, insofern sie das Bedürfnis des Verkehres des Publikums auf der Eisenbahn als einer öffentlichen Verkehrsstraße erfordert; gleichwohl sind sie so wenig öffentliche Wege i. S. des Wegerechtes, wie der Bahnkörper selbst, dessen Bestimmung sie teilen; das für ihre rechtliche Beurteilung Entscheidende ist vielmehr lediglich dies, daß sie Teile der Eisenbahnanlage selbst sind. Als solche unterstehen sie dem für diese geltenden Rechte, nicht dem wesentlich verschiedenen Rechte der öffentlichen Wege überhaupt. Es ist daher in jedem einzelnen Falle nach dessen konkreter Lage zu prüfen, ob ein Zufuhrweg als öffentlicher Weg angelegt oder Teil der Bahnanlage selbst und so Privatweg ist. Entscheidend hierbei sind die beim Bahnbau getroffenen pol. Bestimmungen über die ursprüngliche Anlage und den rechtl. Charakter der Zufuhrwege, und erst dann, wenn solche Bestimmungen nicht getroffen sind, können die zur Entscheidung über die Oeffentlichkeit eines Weges maßgebenden allgemeinen Grundsätze zur Anwendung gelangen. Das Gleiche gilt für die Auf- und Abladeplätze der Güter sowie für die Wege, welche das Bahnhofsgebäude und die Güterschuppen mit ihren Vorplätzen, die Viehhöfe und dergl. mit der nächsten öffentlichen Straße als Zugangswege verbinden.

Die Entscheidung, ob ein Weg als öffentlicher anzuerkennen sei, liegt demnach auf tatsächlichem

Gebiete und ist nach den konkreten Umständen des einzelnen Falles zu treffen.

In einigen Rechtsgebieten sind mit großem praktischen Erfolge sogen. Wegekataster eingeführt worden. Diese haben die rechtliche Wirkung, daß die Aufnahme in dieselben später entscheidend ist für die rechtliche Qualität eines Weges oder einer Straße.

Auch der bayerische Straßengesetzentwurf sieht etwas ähnliches vor, indem er für die Gemeinden sog. „Wegeregister" einführt und über dieselben in seinen Art. 45, 46 bestimmt:

Art: 45. Für jede Gemeinde wird ein Wegregister angelegt und auf dem laufenden erhalten, welches in getrennten Abteilungen die Gemeindewege und die Feldwege enthält.

Bei Feldwegen von untergeordneter Bedeutung kann von einem Eintrag in das Wegregister abgesehen werden.

Art. 46. Das Wegregister hat Beweiskraft für die eingetragenen öffentlich rechtlichen Verhältnisse derselben und gilt so lange für richtig, bis eine Unrichtigkeit nachgewiesen ist.

In seiner allgemeinen Begründung sagt der Entwurf über diese Wegeregister, daß sie ein wesentlich unterstützendes und darum bedeutsames Mittel zur besseren Klärung des gemeindlichen Wegewesens sein dürften. Damit würde einerseits der Gemeinde die Erörterung aller belangreichen Verhältnisse zur Pflicht gemacht, andererseits die Aufsichtsbehörde zum Zweck einer erschöpfenden Durchführung dieses Registrierungsgeschäftes in die Notwendigkeit und Möglichkeit versetzt, diesen Verhältnissen näher auf

den Grund zu sehen, die etwa erforderlichen Erhebungen zu pflegen und je nach den gemachten Wahrnehmungen eventuell die in ihrer Zuständigkeit gelegenen Feststellungen zu machen und Verfügungen zu treffen.

Erläuternd und ausführend wird sodann in der besonderen Begründung des Entwurfs noch folgendes gesagt:

Die Zweckmäßigkeit besonderer Wegregister ist bereits hervorgehoben worden. Diese Register sollen dem öffentlichen Interesse dienen und hinsichtlich der in Betracht kommenden Verkehrswege für die Handhabung der Verwaltung in Bezug auf den Bestand, die Eigenschaft, die Unterhaltungspflicht und die gemeine Gebrauchsberechtigung eine einfache und sichere Grundlage bieten und eine möglichst klare Uebersicht der Verhältnisse herbeiführen, deren bisheriger Mangel vielfache Streitigkeiten gezeitigt und eine sachgemäße Pflege des Wegewesens in den Gemeinden in erheblichem Maße erschwert hat. Den Einträgen im Steuerkataster wird, wenn dieser auch für die Beurteilung der einen oder anderen Frage Anhaltspunkte zu geben vermag, schon mit Rücksicht auf dessen Zweckbestimmung und in dem Anbetracht, daß sein Inhalt durch die fortschreitende, tatsächliche und rechtliche Entwicklung ohnehin vielfach überholt und mit dem heutigen Bestand nicht mehr im Einklang ist, im allgemeinen eine ausschlaggebende Beweiskraft nicht zugesprochen werden können. Auch die in einzelnen Regierungsbezirken bereits geführten Wegekataster sind nach dieser Richtung unzulänglich.

Soll das angestrebte Ziel erreicht werden, so wird es sich nicht umgehen lassen, dem Wegregister

die Eigenschaft eines Rechtsbehelfes dadurch beizulegen, daß für die Richtigkeit seines Inhaltes gesetzlich eine Rechtsvermutung aufgestellt wird.

Die Beweiskraft kann im Hinblick auf § 873 ff. des Bürgerlichen Gesetzbuches nur soweit gehen, daß die in das Register aufgenommenen Wege bis zum Nachweise des Gegenteiles als öffentliche Gemeinde- oder Feldwege zu behandeln sind und daß in Ansehung der öffentlich rechtlichen Unterhaltungspflicht bis zum Nachweise eines anderen Verhältnisses das gilt, was im Register festgestellt ist.

Die Ortsstraßen nun gehören zu den öffentlichen Wegen und bilden eine Unterabteilung derselben.

Man hat von jeher die öffentlichen Wege in verschiedene Klassen eingeteilt und hierin waren zu Zeiten und sind noch die rechtlichen und gewohnheitsmäßigen Bestimmungen in den einzelnen deutschen Rechtsgebieten gleichfalls teilweise verschieden. Im Laufe des 19. Jahrhunderts hat sich, ausgehend von dem Turgot'schen Edikt vom 6. Februar 1776, das die Wegefrohnden aufhob und die Landstraßen nach ihrer Bedeutung für den allgemeinen provinziellen oder lokalen Verkehr in 4 Klassen einteilte, der Einfluß der französischen Gesetzgebung auf Deutschland bemerklich gemacht; die neue deutsche Wegegesetzgebung beruht daher im Wesentlichen auf ähnlichen Grundsätzen wie die französiche, wenn auch wie gesagt die Ausführung dieser Grundsätze in den einzelnen Bundesstaaten sich sehr verschieden gestaltet hat. Im großen und ganzen darf man wohl die Straßen in 2 Hauptklassen einteilen, nämlich a.) Landstraßen (Heer-, Völker-, Staats-Straßen, Hauptstraßen,

Chausseen etc.) b.) Gemeindewege. Die ersteren vermitteln den großen Verkehr des Landes mit dem Auslande und der einzelnen Landesteile untereinander, die Letzteren dienen hiegegen mehr dem lokalen Verkehrsbedürfnisse. Neben diesen beiden Hauptklassen, die auf die ältesten Zeiten zurückgehen, unterscheiden manche Gesetzgebungen, so auch die bayerische, noch eine Dritte, die Distrikts-, Bezirks- oder Kreis-Straßen, auch Vizinalwege, Nebenlandwege, Kommunikationswege genannt, welche ihrerseits wieder die Verbindung der Gemeinden eines größeren Verwaltungsbezirkes unter einander herzustellen haben [1]).

Eine Unterabteilung zu dieser Hauptgattung „Gemeinde-Wege" bilden die sog. Ortsstraßen, d. h. die öffentlichen Wege innerhalb einer zusammenhängend gebauten Ortschaft, welche naturgemäß und hauptsächlich dem Verkehr der Ortsbewohner untereinander dienen.

Damit ist schon die allgemein übliche Definition der Ortsstraßen gegeben [2]).

Uebereinstimmend das preußische Gesetz vom 25. Juli 1875 betreff. Anlegung und Veränderung von

---

[1]) s. Meyer I S. 511, 514 ff. § 160, 161, Rösler I § 406 S. 399, Löning § 142 S. 573.

[2]) vergl. auch Löning § 142 S. 573, Ortssraßen- öffentliche Wege innerhalb einer zusammenhängend gebauten Ortschaft, Behring, die Rechte an öffentlichen Wegen (es werden allgemein unterschieden die Straßen und Plätze in Städten und ländlichen Ortschaften von den außerhalb der Ortschaften gelegenen Wegen; Meyer Bd. I § 161, S. 518 (Orts-Straßen -Wege innerhalb der Orte), Wand, S. 127 (sobald eine gewisse Anzahl Häuser zusammengebaut wird, ist der Weg, der ihnen zur Verbindung dient, als Ortsstraße und nicht als ein Vizinalweg zu bezeichnen).

Straßen und Plätzen in Städten und ländlichen Ortschaften, das sog. Fluchtliniengesetz.

Aehnlich auch Germershausen, welcher in Bd. I S. 9, 10 bemerkt, daß wegen ihrer rechtlichen Besonderheiten die städischen bezw. Dorfstraßen, die städt. Plätze bezw. Dorfauen und Bürgersteige von den außerhalb der Ortschaften gelegenen Wegen unterschieden werden. Unter städt. bezw. Dorfstraßen verstehe man Wege, welche im Anbau der Stadt bezw. des Dorfes liegen und dem Verkehre innerhalb der Ortschaften dienen. Wesentliches Kennzeichen sei ein gewisser Zusammenhang der Anbauten; dagegen entzögen vorhandene Lücken oder die bloß einseitige Bebauung dem Wege nicht den Charakter einer städt. bezw. Dorfstraße. Ebensowenig sei erforderlich, daß vor der Anlegung der Straße die Festsetzung einer Straßen- und Baufluchtlinie stattgefunden habe.

Auch Kahr gibt im wesentlichen die gleiche Begriffsbestimmung der Ortsstraßen und fügt nur noch hinzu: „und welche weder Teile einer Staatsstraße oder Distriktsstraße noch eines Gemeindeweges sind.“

Diese Definition Kahr's ist von dem Standpunkte aus, von demsie gegeben, nämlich dem der bayerischen Gemeindeordnung zweifellos richtig, denn die bayerische Gemeindeordnung spricht nur von den Verpflichtungen der Gemeinden hinsichtlich der Ortsstraßen, ohne letztere selbst zu definieren; den Anspruch auf eine allgemein gültige Definition jedoch kann sie nicht machen, denn, wie Walz a. a. O. S. 44 zutreffend betont, unterliegen die Ortsstraßen als öffent-

liche Verkehrswege im Zweifelsfalle allen Rechtsvorschriften, die für die öffentlichen Wege überhaupt gelten, und können unter diesem Gesichtspunkte, jedenfalls wie Letztere, in die 3 Hauptkategorien eingeteilt werden, der Landstraßen, Kreis-Straßen und Gemeinde-Wege. Im Zweifelsfalle, sagt er weiter, werden sie Gemeindewege sein, daneben können sie auch Bestandteile einer Land- oder Kreis- (Distrikts-)Straße bilden (sogen. Ortsdurchfahrten, Orts-Traversen, von denen weiter unten noch die Rede sein wird). Praktische Bedeutung habe diese Verschiedenheit der rechtlichen Qualifikation der Ortsstraßen nur für die Frage der Baupflicht und der damit zusammenhängenden Befugnisse und Verpflichtungen. Der neue bayerische Straßengesetzentwurf enthält eine Definition der Ortsstraßen ebensowenig wie eine solche des öffentlichen Weges überhaupt.

Alle diese Definitionen aber dürften das moderne Wesen der Ortsstraße wie es sich aus dem Städtebau der neuern Zeit herausgebildet hat, noch nicht völlig treffen. Eine solche Definition gibt Walz in seinem mehrfach genannten ausgezeichneten Kommentare zum badischen Ortsstraßenrecht, indem er sagt, daß zwar das Ortsstraßengesetz (vom 6. Juli 1896) selbst nirgends unmittelbar ausspricht, was unter „Orts-Straßen“ zu verstehen sei, daß jedoch kein Zweifel darüber abwalten könne, daß es damit nur öffentliche, dem Verkehr der Allgemeinheit innerhalb der Ortschaften bestimmte Wege meine, die zugleich dem Anbau gewidmet sind.

Gerade diese Zweckbestimmung der Ortsstraße, dem Anbau zu dienen, mit den durch sie geschaffenen

vielfachen Wechselbeziehungen zu den Grundanstößern ist es, welche das Bedürfnis nach Schaffung fester und besonderer gesetzlicher Normen gezeitigt hat.

Es dürfte sich aus dem letzteren Grunde empfehlen, in den folgenden Ausführungen zwecks Vermeidung einer übergroßen Länge nur die wichtigsten, in den zerstreuten älteren Einzelbestimmungen der Bundesstaaten mit geringen Verschiedenheiten im wesentlichen wiederkehrenden Grundsätze zu behandeln, und hinsichtlich der neueren modernen Entwickelung auf die ausgezeichneten Erörterungen bei Walz in seinem angegebenen Werke hinzuweisen.

Zum Kapitel „Begriff", das wir um deßwillen etwas eingehender geschildert haben, weil die einschaltungsweise Erörterung mancher damit innerlich zusammenhängender, wenn auch äußerlich in eine andere Abteilung gehöriger Fragen unvermeidlich war, darf noch kurz bemerkt werden, daß zu den Ortsstraßen auch innerhalb der Ortschaften gelegene öffentliche Plätze gehören, wenn und soweit sie dem allgemeinen Verkehr zu dienen bestimmt sind [1]).

Der Vollständigkeit halber sei an dieser Stelle auch noch der anderen Arten von Wegen, welche unter den Sammelbegriff „gemeindliche Wege" fallen, Erwähnung getan, nämlich der Gemeinde- und Ortsverbindungs- sowie der Feldwege.

Während die Ortsstraßen, wie oben erwähnt, den Verkehr innerhalb einer zusammenhängend

---

[1]) Kahr, b. Gde.-Ordng. Bd. I S. 349. Anm. 22 S. 381 ff. Behring, S. 11, Löning S. 570, Wand Nr. 40 S. 127, Germershausen Bd. 1§ 1 S. 9.

gebauten Ortschaft zu vermitteln haben, sind die Gemeinde- oder Ortsverbindungswege solche öffentlichen Wege, welche dazu bestimmt sind, den Verkehr mehrerer Gemeinden oder Ortschaften untereinander oder mit anderen Verkehrsstraßen zu vermitteln.

Gemeindliche Feldwege, (Holzwege, Waldwege etc.) aber sind diejenigen öffentliche Wege, welche dazu bestimmt sind, vorwiegend der Bewirtschaftung der Grundstücke zu dienen.

2. Rechtliche Natur.

Die öffentlichen Wege und daher auch die Ortsstraßen sind öffentliche Sachen [1]).

Bekanntlich unterscheidet man verkehrsunfähige Sachen, d. i. solche Sachen, welche, wie das offene Meer und die Luft, an sich schon vermöge ihrer Natur nicht Gegenstand von Vermögensrechten sein können und daher in Niemandes Eigentum und Besitz stehen, und dem Verkehr entzogene Sachen, d. i. solche Sachen, welche zwar, wie z. B. die öffentliche Wege, an und für sich — ihrer Natur nach — nicht verkehrsunfähig sind, welche aber in Folge ihrer auf menschlicher Verfügung beruhenden Zweckbestimmung hinsichtlich des privatrechtlichen Verkehrs gewissen Beschränkungen unterworfen sind. Vergl. v. Roth, Bayer. Civilr. II. Auflage, Teil I.

---

[1]) Meyer Bd. I S. 519, Löning S. 569, Germershausen Bd. I § 8 S. 79, speziell für Bayern s. Kahr Bd. I S. 357 ff., Seydel Bd. V S. 486, 488 sowie ein ebenso ausführlicher wie vorzüglicher Aufsatz von Luthardt in „Blättern für administrative Praxis“ Bd. XX S. 321 bis 323, woselbst weitere Literatur angegeben.

Ob die öffentlichen Wege, als öffentliche, unmittelbar dem Gemeingebrauche gewidmete Sachen (res publicae, res, quae in publico usu habentur) zu der einen oder anderen von diesen beiden Kategorien zählen, beurteilt sich zunächst aus den Bestimmungen des einschlägigen Zivilrechts.

Während nun die Ansichten der Schriftsteller des gemeinen Rechts über diesen Punkt auseinandergehen [1]), gilt nach übereinstimmendem deutschen Recht der Grundsatz, daß durch die Eigenschaft einer öffentlichen Sache der Grund und Boden des öffentlichen Weges der Herrschaft des bürgerlichen Rechtes nicht entzogen wird und daß daher an einem öffentlichen Wege alle Privat-Rechte bestehen und im Rechtswege auch verfolgt werden können, wenn und soweit sie dem Gemeingebrauche d. h. der bestimmungsmäßigen Benützung desselben nicht entgegen stehen [2]).

Aber auch Rechte, welche mit dem Rechte des Publikums zum öffentlichen Gebrauch kollidieren, können an einem Wege bestehen; sie können indessen nicht verfolgt werden, treten vielmehr in ihren rechtlichen Wirkungen so lange und soweit zurück, als der Weg seiner Bestimmung, dem öffentlichen Verkehr, zu dienen hat. (So Kretschmann in Behrend's Zeitschrift Bd. VII S. 421, Striethorst' Archiv Bd. 37 S. 161, sowie in einer Reihe anderer Bände, auch Germershausen Bd. I S. 79).

---

[1]) s. Luthardt a. a. O., wo er die Ansichten verschiedener Pandektisten eingehend bespricht.

[2]) s. Kahr a. a. O. u. die dort angegebene Litteratur des gem. Rechtes, Entscheidung des Reichsgerichts in C. S. Bd. XXII. S. 304.

Mit dem Wegfall dieser Bestimmung und der Erklärung oder Gestattung ihres Aufhörens durch die zuständige Polizeibehörde treten die privatrechtlichen Rechtsverhältnisse am Wegekörper in ihrem vollen Umfange wieder in Wirksamkeit.

Im wesentlichen von gleicher Anschauung geht das allgemeine preußische Landrecht aus, indem es zwar keine Eigentumstheorie aufstellt, aber ohne Weiteres an den Land- und Heeres-Straßen das Eigentumsrecht des Staates annimmt, indem es dem Staate einerseits die freie Verfügung zuspricht, andererseits aber bei Straßenverlegungen die Pflicht statuiert, die Eigentümer zu entschädigen [1]).

Im bayer. Landrechte (T. II cap. I § 5) werden die Straßen nicht ausdrücklich Staatseigentum genannt, sondern Sachen, „deren Gebrauch zwar Jedermann, das Eigentum aber Niemanden zuständig ist“; dagegen werden ebendaselbst (§ 6) die „öffentlichen Gänge und Gassen“ als etwas bezeichnet, „was einer ganzen . . . Gemeinde eigen ist, jedoch dergestalt, daß sich jedes Mitglied von der Kommunität dessen gebrauchen kann.“

Dagegen sagt Kreittmayr in seinen Anmerkungen Ziff. 6 zu obiger Gesetzesstelle von diesen res publicae: „In sensu stricto bedeuten sie solche Sachen, deren Eigentum zwar dem Staate, der Gebrauch aber Jedermann in der Welt zusteht, z. B. öffentliche Straßen.“

Der gegenteiligen Anschauung ist das auf den ursprünglichen gemeinrechtlichen Theorien von der

---

[1]) allgemeines preußisches Landrecht Teil II, Titel 15, Abschnitt 1 § 1 bis 5.

Extrakommerzialität der öffentlichen Wege im allgemeinen fußende französische und damit das Wegerecht der Pfalz [1]).

Nach diesem bilden die öffentlichen Wege Zubehörungen zu dem Staatsgut (dependances du domaine public; domaine public wird unterschieden in domaine public de l'etat und domaine public communal d. h. öffentliches Staatseigentum und öffentliches Eigentum der Gemeinden und größeren Kommunalverbände im Gegensatze zum Privateigentum der Gemeinden und Verbände) und können als solche nur ihm Eigentume des Staates oder seiner Kommunalverbände stehen; sie können daher auch nicht Gegenstand des Privatverkehrs sein, sind res extra commercium, können als öffentliche Wege weder veräußert noch ersessen oder durch Rechte Privater belastet werden.

Diese Bestimmung ist so streng zu nehmen, sagt Waud a. a. O., daß alle Befugnisse, welche einem Privaten an einer Straße eingeräumt sein sollten, selbst ohne daß diese Befugnisse den Gebrauch der Straße hindern würden, wie z. B. unterirdische Wasserleitungen, nur als stets widerrufliche, bittweise erworbene gelten können. (s. Dareste S. 256). Auch Keller unter einer Straße sind nur als widerrufliche Vergünstigungen anzusehen (Dalloz Bd. 44 I S. 582 Nr. 1856—1858).

[1]) vergl. code civil Art. 538, 714. Aubry et Rau Bd. I § 169; — Decret du 22. Novembre — 1. Dezembre 1790 (Wand S. 15 ff, S. 194 ff.) relatif aux domaines nationaux etc. ect., wo es heißt: § 1 Art. 2: Les chemins publics, les rues et les places des villes . . . . . et en général toutes les portions du territoire national qui ne sont pas susceptibles d'une propriété privée, sont considérées comme des dépendances du domaine public = die öffentliche Wege etc. etc. werden als Bestandteile des öffentlichen Eigentums angesehen.

Bei Legung von Gasröhren, Wasserröhren und unterirdischen Telegrafenleitungen waltet nach dem französischen Rechte dasselbe Verhältnis ob.

Diese Bestimmungen stehen, wie gesagt, in direktem Gegensatz zu der deutschrechtlichen Auffassung, der sich auch die neuere bayerische Gemeindegesetzgebung zugewendet hat [1]). Auch diese hat die noch in § 24 des Gemeinde-Ediktes von 1818 bis 1834 enthaltene und der gemein. rechtlichen Theorie von der Verkehrsunfähigkeit der öffentlichen Sachen entspringende Bestimmung, wornach dasjenige Gemeindevermögen, welches die Gemeinde als notwendiges Mittel zur Erreichung ihres gesellschaftlichen Zweckes besitzt, ein ganz unveräußerliches Eigentum derselben bilde, soweit es zu den Bedürfnissen der Gemeinde erforderlich ist, aufgegeben, wohl aus der Erkenntnis des Gesetzgebers heraus, daß der Rechtssatz der privatrechtlichen Verkehrsunfähigkeit der öffentlichen Sachen den staatsrechtlichen Einrichtungen und dem Rechtsbewußtsein der Gegenwart nicht mehr entspreche.

Der dermalige Rechtsverhalt (im rechtsrheinischen Bayern) ist hiernach der, daß, soweit Gemeindevermögen in Frage ist, jene privatrechtlichen, der Sache anhaftenden (objektiven) Verkehrsbeschränkungen ihre Geltung verloren haben und an deren Stelle diejenigen Bestimmungen der Gem.-O. — so namentlich Art. 26, 27 und 159 — getreten sind, durch welche im Wege von Verwaltungsregeln die subjektive Ver-

---

[1]) s. hierüber Kahr Bd. I S. 360 und die dort angeführte Literatur.

fügungsberechtigung der Gemeinden gewissen Einschränkungen unterworfen ist.

Auf der gleichen Rechtsauffassung beruhen die Minist.-Entschließungen vom 1. Juli 1882 Nr. 5240 und v. 25. Februar 1888 Nr. 15190.

3. Begründung und Einziehung.

Auf die Begründung und Einziehung (Aufgabe, Auflassung) der Ortsstraßen finden im allgemeinen die gleichen Grundsätze Anwendung, wie auf die öffentlichen Wege überhaupt.

Nach übereinstimmender Anschauung in der Litteratur wird ein Weg als ein öffentlicher begründet durch einen diesbezüglichen Akt der zuständigen Behörde, durch den der Weg dem allgemeinen Verkehr übergeben wird. Dieser Willens- oder Verwaltungsakt nun kann in einer förmlichen Erklärung der zuständigen Behörde, z. B. in einer Bekanntmachung, bestehen, wonach ein bestimmter Weg von einem gewissen Zeitpunkte an dem öffentlichen, d. h. allgemeinen Verkehr übergeben sein soll; er kann aber auch durch sogenannte schlüssige Handlungen seinen Ausdruck finden, d. h. er kann z. B. in der faktischen Behandlung eines Weges als öffentlichen liegen, wenn insbesondere ein urkundlicher Nachweis über die seinerzeitige Begründung des Weges nicht vorliegt oder nicht mehr auffindbar ist, der Weg aber tatsächlich seit Menschengedenken oder innerhalb ersitzender bezw. verjährender Zeit von jedermann frei benutzt worden ist [3]).

[3]) s. Kahr Bd. I S. 346, 347, Seydel Bd. V S. 486 ff. Germershausen Bd. 1 § 1 S. 11 ff. Wand Nr. 13 S. 38; Löning S.

Ausgehen aber kann dieser Verwaltungsakt entweder vom Staate selbst oder von der Gemeinde; geht er vom Staate selbst aus, so beruht die Vornahme desselben auf keiner Rechtspflicht, untersteht vielmehr dem völlig freien Ermessen des Staates, welcher bei Darbietung von Wegen für den allgemeinen Verkehr in Erfüllung einer seiner Verwaltungsaufgaben handelt, nicht aber in Befolgung einer Rechtspflicht gegenüber dem einzelnen Staatsangehörigen.

Geht er dagegen von der Gemeinde aus, so kann er beruhen auf einer Rechtspflicht, deren Erfüllung unter Umständen der Staat im Wege der Staatsaufsicht erzwingen kann [1]).

Daraus ergibt sich, daß der einzelne Private keinen verfolgbaren Rechtsanspruch auf den Bestand öffentlicher Wege hat, d. h. er kann nicht verlangen, daß ein Weg als öffentlicher gehalten werde, sondern nur auf die Benützung eines bestehenden, öffentlichen Weges, d. h. er kann verlangen, daß er einen vorhandenen öffentlichen Weg nach den für alle andern gültigen Regeln gleichfalls benützen dürfe.

Während also der einzelne Private weder einen verwaltungsrechtlichen noch auch zivilrechtlichen Anspruch darauf besitzt, daß, weil etwa nach seiner Anschauung ein Bedürfnis hiezu besteht, ein öffentlicher Weg hergestellt oder ein bereits bestehender öffentlicher Weg als solcher forterhalten werde, hat er einen förmlichen Anspruch darauf, daß er von der

---

570, Meyer Bd. I S. 519. Bl. f. admin. Prax. Bd. XXII S. 336, Entsch. d. V. G. H. IV 438, VIII 223, 306, X S. 334, XI S. 325.

[1]) s. hierüber die Literatur bei Seydel Bd. V S. 487.

Benützung eines vorhandenen Weges ebensowenig wie andere Private ausgeschlossen werde.

Ob nun dieser Anspruch auch ein selbständiges klag- und verfolgbares Wegerecht des Einzelnen erzeuge, darüber gehen die Anschauungen auseinander. Wir möchten uns zu der auch in den Blättern für administrative Praxis Bd. XX S. 327 ausgesprochenen Luthardt'schen Anschauung bekennen, daß letzteres nicht der Fall sei, daß vielmehr die Benützung des Privaten in der Ausübung einer durch die öffentliche Gewalt eingeräumte Befugnis bestehe und demnach die private Nutzungsbefugnis lediglich eine abgeleitete auf Ausübung seitens des eigentlichen Wegberechtigten aufgebaute sei; die Richtigkeit dieser Anschauung dürfte aus folgendem erhellen:

Der eigentliche Wegeberechtigte, d. h. das Rechtssubjekt der Oeffentlichkeit eines Weges ist zweifellos derjenige, welcher den Weg als solchen geschaffen hat.

Die öffentlichen Wege aber sind Verwaltungseinrichtungen des Staates oder der Gemeindeverbände, d. h. sie erwerben, wie wir oben gesehen, den Charakter der Oeffentlichkeit durch einen Verwaltungsakt der zuständigen Behörde und ebenso verlieren sie denselben wieder auf die gleiche Weise. Es kann daher unmöglich der einzelne Private ein selbständiges subjektives Recht auf Benützung haben, denn sein Recht steht und fällt mit dem Bestande der Oeffentlichkeit des Weges überhaupt, worüber aber nicht der Einzelne, sondern die zuständige Behörde zu entscheiden hat. Die Schaffung und der Bestand eines öffentlichen Weges hat zur unumgänglichen Voraussetzung, daß

diejenige öffentliche Gewalt, welche die Verwaltungseinrichtung ins Leben ruft, nach bürgerlichem Rechte unbestritten in der Lage ist, über den hiezu dienenden Boden zu verfügen.

Fehlt diese privatrechtliche Befugnis, so ist der Verwaltungsakt nichtig, weil ihm die Grundlage mangelt.

Von einem öffentlichen Wege kann nur die Rede sein, wenn feststeht, daß das privatrechtliche Verfügungsrecht vorhanden war, welches vorhanden sein mußte, damit der Verwaltungsakt überhaupt stattfinden konnte, der den öffentlichen Weg schuf.

Die Regel wird nun die sein, daß der in Betracht kommende Weg zugleich im Eigentume des Staates oder der Gemeinde sich befindet, so daß Staat oder Gemeinde ohne Weiteres verfügungsberechtigt sind; es kann aber auch vorkommen, daß ein Weg im Privateigentum einer Person ist, und nichts destoweniger kraft besonderer Rechtstitel dem öffentlichen Verkehr dient, nämlich auf der Grundlage eines dinglichen Rechts an fremder Sache, einer Dienstbarkeit [1]).

Man nennt diese Dienstbarkeiten „öffentliche Wegeservituten", nicht als ob sie dem Gebiete des öffentlichen Rechts angehörten, sondern weil sie allgemeine Benützung eines Weges schaffen und damit öffentlichen Zwecken dienen. Was über die Begründung gesagt wurde, gilt umgekehrt auch für die Einziehung, d. h. die Auflassung eines öffentlichen

---

[1]) s. Meyer I S. 520 und die dort angegebene Literatur. Kahr I S. 347 und die dort angegebene Literatur. Seydel V S. 489 und die dort angegebene Literatur. Wand S. 30 ff. Bl. f. administrative Praxis XIV S. 57.

Weges setzt ebenso wie die Begründung einen Willens- oder Verwaltungsakt der zuständigen Behörde voraus, wonach ein bisheriger öffentlicher Weg nicht mehr als solcher behandelt werden soll. Die Gemeindebehörde ist auch hier wieder an die Staatsaufsicht gebunden wie bei der Begründung.

Speziell bezüglich der Ortsstraßen ist hier lediglich zu sagen, daß deren Begründung ganz analog den öffentlichen Wegen überhaupt auf einen gemeindlichen Willens- oder Verwaltungsakt (zuständig der Magistrat bezw. Gemeindeausschuß in Bayern) dahingehend zurückzuführen ist, daß ein Weg als Ortsstraße anerkannt und als solcher dem öffentlichen Verkehr gewidmet werde; ebenso verhält es sich auch bei der Einziehung, Aufgabe, Auflassung einer Ortsstraße. Diese geschieht dadurch, daß die Gemeindeverwaltungsbehörde beschlußmäßig eine bisherige Ortsstraße als solche dem öffentlichen Verkehre sperrt oder entzieht.

4. Gemeingebrauch und Beschränkung desselben (Wegepolizei).

Wie schon wiederholt hervorgehoben, äußert sich die Oeffentlichkeit des Weges vor allem dadurch, daß sein bestimmungs- und ordnungsgemäßer Gebrauch Jedermann freisteht und daß daher Rechte Dritter ausgeschlossen sind, wenn und soweit sie diesen Gebrauch in irgend einer Weise zu beeinträchtigen oder aufzuheben vermöchten [1]).

[1]) s. Löning S. 569, Wand, a. a. O. S. 195, 196. Kahr, Bd. I S. 353 ff. Seydel, Bd. V S. 487. Germershausen, Bd. I S. 22 ff. Luthardt, i. d. Bl. f. admin. Pr. Bd. XX S. 323 ff.

Die wichtigsten und häufigsten Benützungsarten sind die zum öffentlichen Verkehr notwendigen, nämlich Gehen, Reiten, Fahren und Fortbewegen von Gegenständen (Transport).

Innerhalb dieser Grenzen bewegt sich auch, und zwar übereinstimmend in den einzelnen Rechtsgebieten, die prinzipielle und regelmäßige Benützungsfreiheit, der Gemeingebrauch.

Bei dieser Benützung steht jeder Private dem Anderen gleich und es hat daher z. B. ein Nichtgemeindeangehöriger (Ausmärker, Gemeindefremder) die gleiche Befugnis, einen öffentlichen gemeindlichen Weg zu gehen etc. wie der Gemeindeangehörige.

Dem könnte man vielleicht entgegenhalten, daß durch das Recht der Gemeinden zur Erhebung von Wege-, Pflaster- und Brückenzöllen gegenüber den Fremden dieses Rechtsverhältnis ja doch verschoben werde; das wäre aber nicht richtig; denn wie unten näher ausgeführt werden wird, wird hiedurch nicht das Recht selbst alteriert, sondern nur der bestimmungs- und ordnungsgemäße Gebrauch desselben durch die zuständige und berechtigte Behörde geregelt bezw. beschränkt.

Das allgemeine Verkehrsrecht schließt jedoch nicht in sich das Recht, auf einem öffentlichen Wege oder unter demselben besondere Anlagen anzubringen, z. B. Schienenlegung für eine Dampf- oder Pferdebahn, Wasserleitung, Gasleitung, Kanalisation, etc., vielmehr ist hiezu, abgesehen von den spezialgesetzlichen Bestimmungen, vergl. z. B. Telegrafenwegegesetz v. 18. Dezember 1899, die ausdrückliche Er-

laubnis des Verfügungsberechtigten, d. i. Staat, Distrikt oder Gemeinde, notwendig.

Der Grund ist der, weil eine Benützung des Straßenkörpers zu dauernden Anlagen regelmäßig eine Verfügung über den Straßenkörper enthält, welche nicht dem Gemeingebrauche, sondern ausschließlich dem Gebrauche eines einzelnen Rechtssubjektes dient.

Der Gemeingebrauch, d. i. die allgemeine Befugnis jedermanns, die öffentlichen Wege zu Verkehrszwecken zu benützen, darf jedoch nur ausgeübt werden nach Maßgabe der gesetzlichen Vorschriften, welche die Benützung im öffentlichen Interesse normieren, i. c. der Gebrauch der Straßen kann durch Gesetz, Verordnungen und Polizei-Vorschriften näher geregelt werden und ist daher, wenn und soweit er sich innerhalb der Zweckbestimmung des Weges bewegt und auch nicht gegen die beschränkenden Normen verstößt, als ein bestimmungs- und ordnungsgemäßer, erlaubter zu erachten.

Diese Beschränkungen des allgemeinen Gebrauchs-Rechts nun zerfallen in 2 Kategorien:

a) sie können darin bestehen, daß der Verfügungsberechtigte für die Benützung eine Gebühr erhebt,

b) sie können ihren Grund in der Ausübung der Wegepolizei haben.

a) Die erstere Art der Beschränkung geht, wie wir in geschichtlichen Teile dieser Abhandlung gesehen haben, auf die älteste Zeit zurück und war als ein Ausfluß des landesherrlichen Wegeregals zu betrachten.

Ursprünglich war sie im Interesse der Herstellung und Unterhaltung der Wege gedacht, wuchs

sich aber im Laufe des Mittelalters immer mehr zu einer einseitigen fiskalischen Maßregel aus, während dabei der Zustand der Wege ein schlechter blieb.

Während nun früher regelmäßig auch für die Benützung aller Landstraßen eine zugleich eine Entschädigung für Abnützung darstellende Gebühr erhoben wurde, sind in neuerer Zeit fast in allen Staaten im Interesse der Hebung des Verkehrs diese Gebühren (Wegegelder, Wege- oder Straßenzölle, Chausseegelder) aufgehoben worden.

In den Ländern des französischen Rechts ist dies schon geschehen durch Ges. v. 24. April 1806; in Baden durch Ges. v. 22. April 1830; Württemberg, Ver. v. 28. September 1828 und 19. Dezember 1833; Bayern, Ver. v. 24. August 1840; Hessen, Ges. v. 1865; Preußen, Ges. v. 24. Mai 1874 (dasselbe findet jetzt auf die Provinzialstraßen Anwendung, da dieselbe an Stelle der Staatsstraßen getreten sind). Dagegen wird Wege- und Brückengeld noch in Sachsen auf den Staatschausseenerhoben. Ver. v. 22. Oktober 1840 (Ges. v. 4. April 1838).

Wo indes die Erhebung derartiger Gebühren noch besteht, ist die Befugnis hiezu eingeschränkt durch die Bestimmungen des Zollvereinsvertrages vom 22. März 1833, Art. 33, wonach Wege- etc. Gelder nur in dem Betrage neu eingeführt oder beibehalten werden dürfen, welcher den gewöhnlichen Herstellungs- und Unterhaltungskosten entspricht. Dabei wurde als höchster zulässiger Satz überhaupt das in Preußen nach dem Tarife vom 28. April 1828 bestehende Chauseegeld normiert. Diese Bestimmungen sind mit einigen Modifikationen und Clauseln auch in

die späteren Zollvereinsverträge, insbesondere in den vom 8. Juli 1867 und damit auch in die verschiedenen Landesgesetzgebungen übergegangen [1]).

Das Recht zur Erhebung von Wege- etc. -Geldern gründet sich entweder auf landesherrliche Verleihung oder auf einen durch die Staatsaufsichtsbehörde genehmigten Gemeinde-Beschluß.

Ersteres ist der Fall in:

a) Preußen, Allg. L. R. II, 15, § 90;

b) Hessen, Ges. v. 6. März 1824;

c) Elsaß-Lothringen, Ges. v. 25. März 1817, Art. 124 (doch kann nur das Recht, Brückengeld zu erheben, erteilt werden. Wegegelder dürfen seit 1806 überhaupt nicht erhoben werden).

Letzteres in:

a) Bayern diesgl. Gem.-Ordng. Art. 40; Gem.-Ordg. der Pfalz, Art. 31 ff;

b) Württemberg, Verw. Edikt v. 1. März 1822 § 65, 66 (nur Pflaster- und Brückengeld);

c) Baden, Gem. O, § 85 (Straßeng. v. 1868, § 9, 10);

d) Sachsen, Rev. St. O. § 19; L.-Gem. O. § 28.

Was nun speziell die Verhältnisse im Königreich Bayern anlangt, so wurden auch hier, wie schon kurz bemerkt, die sog. Chausseegelder beseitigt und zwar durch Verordnung v. 24. August 1840 (R.-Bl. S. 569), welche bestimmt, daß vom 1. September desselben Jahres ab, das erst mit Gesetz vom 1. Juli 1834 eingeführte Chausseegeld vorläufig und bis zu ander-

[1]) Löning S. 482, Meyer Bd. I S. 521, Rösler Bd. I S. 407 408, Zollver.-Vertr. v. 8. Juli 1867 Art.; 22 Reichsverfassung Art. 40 und dazu Delbrück, der Art. 40 der R.-Verf. S. 85 ff.

weitiger Verfügung außer Erhebung gesetzt sein soll; eine derartige anderweitige Verfügung wurde aber bislang nicht erlassen und es wird daher seitdem in Bayern für Staatsstraßen keine Wegegeld mehr erhoben [1]).

Dagegen besitzen die Gemeinden heute noch das Recht zur Erhebung von Wege-, Pflaster- und Brückenzöllen und zwar nach Maßgabe der Art. 40, 41, bayerische Gemeindeordnung, pfälz. Gmde.-Ordng. Art. 31 ff. und des Zollvereinigungsvertrages vom 8. Juli 1867 Art. 22, [2]).

b) Da die öffentlichen Straßen und Wege Verwaltungseinrichtungen des Staates oder der Kommunalverbände sind, unterliegt selbstverständlich der Verkehr auf ihnen wie überhaupt deren Benützung der Verfügungsberechtigung des Staates oder der Verbände, der letzteren natürlich wieder nur unter Wahrung der staatsaufsichtlichen Befugnisse.

Sie können daher den gemeinen Gebrauch der öffentlichen Wege regeln durch Erlassung von Vorschriften für die Benützung, d. h. sie sind berechtigt die Wegepolizei auszuüben [3]). Dieses Wegepolizei-

---

[1]) Ueber die Geschichte der staatlichen Wege- und Chausseegelder s. Seydel Bd. I S. 97, 102, 121 ff. 292 ff. und Bd. IV S. 259 ff. ferner im allgemeinen über bayerische Verhältnisse Kahr I 441 ff., Krais III S. 310, Seydel Bd. IV S. 555 ff.

[2]) Näheres hierüber siehe bei Kahr Bd. I, Erläuterungen zum Artikel 40 Note 15.

[3]) s. Löning S. 582 ff. Germershausen S. 25 ff. Frhr. v. Reitzenstein S. 140 ff. Behring, die Rechte an öffentlichen Wegen S. 13 ff., Seydel Bd. V S. 500, Wand, S. 208 ff., sodann speziell für das rechtsrheinische Bayern außer dem bereits erwähnten Seydel noch Kahr Bd. I S. 355, Krais, Handbuch der inneren Verwaltung im diesrheinischen Bayern, III. Auflage, Bd. II S. 189 ff., Geib, Handbuch für die Gemeindebehörden der Pfalz, Bd. II S. 219, sowie den Aufsatz von v. Hauck in der bayerischen Gemeindezeitung 1891, S. 612 ff.

recht kann ausgeübt werden sowohl durch Einzelverfügung als durch generelle Verordnung; die Polizeiverordnung aber kann wieder ihren Grund haben unmittelbar im Gesetze selbst oder in einer auf dessen Grund erlassenen polizeilichen Vorschrift (oberdistriktsoder ortspol. Vorschr.).

Ihrem materiellen Inhalte nach aber bezwecken diese wegepolizeilichen Vorschriften entweder das Interesse der Wege und Straßen selbst oder das Interesse des auf denselben verkehrenden Publikums und beziehen sich daher der Hauptsache nach auf:

a) Die Erhaltung der Wege, d. h. den Schutz der öffentlichen Wege,

b) auf die Vermeidung von Verkehrsstörungen und Kollisionen im Gebrauche der öffentlichen Wege,

c) auf die Sicherheit, Bequemlichkeit, Reinlichkeit und Ruhe auf den öffentlichen Wegen.

An solchen Vorschriften ist im Laufe der Zeit sowohl vom Reiche als auch von den Bundesstaaten, von den weiteren Kommunalverbänden und den Gemeinden eine ganze Reihe erlassen worden und muß hiewegen, da eine erschöpfende Auszählung zu weit führen würde, auf die einschlägigen Gesetzgebungen sowie auf die Litteratur verwiesen werden. Hier möge es genügen die grundlegenden reichsgesetzlichen und einige spez. bayerische Bestimmungen anzuführen.

Reichsgesetzliche Vorschriften:

ad *a*) R. Str. Gb. § § 304, 305, 321, 326, 367 Ziff. 12 und 370 Ziff. 1, 2;

ad *b*) R. Str. Gb. § 366 Ziff. 8, 9 und 10; auch

die Ziffern 2 und 4 dieses Paragrafen können hieher gerechtnet werden;

ad *c*) R. Str. Gb. § 366 Ziff. 10.

An speziell bayerischen Gesetzbestimmungen wären vor allem anzuführen:

ad *a*) Pol. Str. Gb. Art. 89, 90, sodann Ges. v. 25. Juli 1850 über die Kunststraßen etc. und Ausf. Ges. z. R. Str. Proz. Ordng. Art. 2 Ziff. 11;

ad *b*) Ver. v. 25. Jan. 1872, Min. Erl. v. 27. Juli 1842 und Gem.-Ordng. Art. 38;

ad *c*) Pol. Str. Gb. Art. 94, dazu Min. Erl. v. 25. August 1873 und Pol. Str. Gb. Art. 95 [1]).

Der bayerische Straßengesetzentwurf enthält über dieses Kapitel keine Bestimmungen.

5. Wegebaulast im Allgemeinen und Ortsstrassenbaupflicht im Besonderen.

In diesem Gegenstande kommt der spezielle Charakter der Ortsstraße gegenüber und im Vergleiche zu den übrigen öffentlichen Wegen zum Ausdruck. Es dürfte sich daher empfehlen, die Wegebaulast im Allgemeinen nur kurz zu behandeln, auf die sogen. „Ortsstraßenbaupflicht" indes näher einzugehen; ihre natürliche Begrenzung finden Erörterungen über diesen Punkt ja ohnedies in der bereits erwähnten geringen Ausbeute, welche die Gesetzgebungen der einzelnen Bundesstaaten, mit Ansnahme des Großherzogtums Baden, dem Suchenden gewähren.

---

[1]) Des Näheren vergl. hierüber: Löning S. 583 ff. und speziell für Bayern Kahr Bd. I S. 385 ff.

Diese Erörterung hat sich auf die Beantwortung von zwei Hauptfragen zu erstrecken:

a) Worin besteht die Wegebaulast?

b) Wer trägt die Wegebaulast?

Unter Wegebaulast oder Wegebaupflicht versteht man im Allgemeinen die Verpflichtung, alle diejenigen Bauleistungen zu betätigen und finanziell zu decken, welche im Interesse des Verkehrs notwendig sind; sie schließt demnach in sich die Anlegung, Unterhaltung und Verbesserung der Wege und Straßen sowie deren Bestandteile und Zugehörungen nach Maßgabe der gesetzlichen Vorschriften und der Anordnungen der zuständigen Behörden (Wegepolizeibehörden).

Was unter Bestandteile und Zugehörungen zu verstehen ist, sei hier eingeschaltet.

Ueber den Unterschied zwischen den Begriffen „Bestandteil" und „Zugehörung" siehe Winscheid Pandekten Bd. I. § 143, Dernburg Pand. § 77 und den Entwurf eines bürgerl. Gesetz-Buches für das deutsche Reich, § § 783 ff. sowie die Motive hiezu. Im Großen und Ganzen kann man sagen, daß der Bestandteil zur Vollendung einer Sache dient, während die Zugehörung lediglich der Hauptsache zwecks Erfüllung ihrer wirtschaftlichen Bestimmung hinzugefügt ist, ohne indes ihre wirtschaftliche Selbständigkeit zu verlieren [1]).

Die Frage, was als Bestandteil oder Zubehör eines öffentlichen Weges anzusehen sei, ist je nach

[1]) vergl. Behring a. a. O. S. 29! Ferner Kahr Bd. I S. 364 — 365 und die dort angegebene Literatur. Bezüglich den Gesetzgebungen der einzelnen Bundesstaaten aber siehe etc. s. Löning S. 572 Anm. 2.

den einschlägigen Verhältnissen verschieden zu beantworten; im Allgemeinen wird darunter alles zu verstehen sein, was dem Zwecke des Weges dient d. h. alle diejenigen Vorkehrungen und Einrichtungen, welche mit dem Wege in einem räumlichen Zusammenhang stehen und zur Erfüllung des bestimmungsgemäßen Verkehrs-Zweckes des Weges beitragen oder beizutragen geeignet sind.

Im Einzelnen rechnet z. B. das Hannoversche Wege-Gesetz vom 28. Juli 1851 in seinem § 3 zu den Zugehörungen und Bestandteilen alle zum Zwecke des Weges gemachten Werke und Vorrichtungen, welche dienen:

1) zur Vollständigkeit der Wegeanlage, als Gräben, Böschungen, Brücken, Durchlässe, Baumpflanzungen und dergl.,

2) zum Schutze sowie zur Sicherung der Wegeanlage und deren Benützung, als Ufer- und Stützmauern, Befriedigungen, Warnungstafeln u. s. w.,

3) zur Beseitigung der infolge einer Wegeanlage eingetretenen Störungen im Verkehr und Wasserlauf, als Seitenbrücken und Dämme, Abfahrten, Parallelwege, Abzugsgräben u. s. w., sofern die Anlegung und Unterhaltung solcher Werke dem Wegebaupflichtigen obliegt,

4) behufs der Wegegelderhebung und deren Sicherung, als Wegehäuser, Schlagbäume u. s. w.,

5) zu Wegbaumaterial-Lagerplätzen und Baumschulen, und bestimmt in § 4 weiter, daß die Zubehörungen nach Maßgabe ihres besonderen Zweckes in Beziehung auf die Verwaltung nach gleichen Grund-

sätzen wie die öffentlichen Wege selbst zu behandeln seien.

Aehnlich auch die Wegeordnung für die Provinz Sachsen v. 11. Juli 1891 sowie der bayer. Wegegesetzentwurf vom Jahre 1855 Art. 24.

Wie nun die Bestandteile und Zubehörungen überhaupt das Schicksal der Hauptsache teilen, so erstreckt sich demnach die Baulast an den öffentlichen Wegen im Allgemeinen auch auf deren Bestandteile und Zubehörungen.

Der Umfang der Wegebaulast, d. h. was alles an Verpflichtungen unter die Wegebaulast fällt, ist in den einzelnen Gesetzgebungen nicht genau beschrieben; man darf jedoch dazu rechnen (Germershausen I S. 48 ff) im Allgemeinen die Verpflichtung, dem Bedürfnisse des Verkehrs entsprechend, den Weg selbst sowie die für denselben erforderlichen Entwässerungsanstalten, Durchlässe, Brücken und Fähren über Gewässer, soweit sie nicht schiffbar sind, Baumpflanzungen, Schutzgeländer und Wegweiser anzulegen, zu unterhalten, und wo es nötig ist, zu verbreitern und zu verlegen, sowie Gegenstände, welche den Verkehr hemmen oder gefährden, zu beseitigen. Im Einzelnen vergl. hiezu die Ausführungen bei Germershausen a. a. O.

Als den Träger der Wegebaulast aber kann man im Allgemeinen denjenigen bezeichnen, welchem Straße oder Weg zu Gute kommt, daher

a) dem Staate hinsichtlich der Staatsstraßen,
b) den Distrikten hinsichtlich der Distriksstraßen,
c) den Gemeinden hinsichtlich der Gemeindewege,

Ortsstraßen und Plätze [1]). Die Gesetzgebung in den verschiedenen Bundesstaaten ist hierin unterschiedlich.

a) Staatsstraßen:

Im Königreich Preußen hat der Staat durch das Dotat. Gesetz vom 8. Juli 1875, § 18, 19, das Eigentum sowie das Recht und die Pflicht der Verwaltung und Unterhaltung der ausgebauten Staatschausseen und unchossierten Landstraßen auf die Provinzial- und Kommunal-Verbände gegen Verteilung einer Jahresrente von 19 Millionen-Mark aus Staatsfonds abgewälzt.

Im Königreich Bayern und im Reichsland Elsaß-Lothringen liegt Anlage und Unterhaltung der Staatsstraßen ausschließlich dem Staate ob und es sind nur den Gemeinden oder Anliegern einige besondere Verpflichtungen auferlegt, so in Bayern durch die in einer Ministerial-Entschließung vom 28. April 1863 ausdrücklich in Kraft erhaltene Allerh. Verordng. v. 16. August 1805, die Verbesserung der öffentlichen Straßen betr., welche besagt:

I. In allen Städten, Märkten und Ortschaften, auf welchen die Verbindlichkeit der Unterhaltung des Ortspflasters oder der durchziehenden Chausseen ruht, soll bis zum 1. Dezember d. J. das Pflaster oder der Bruchstein- und Kiesweg dauerhaft hergestellt, und sodann für die Zukunft stets in gutem Zustande unterhalten werden.

II. In denjenigen Ortschaften, worin die durchziehende Straße auf öffentliche Kosten mit Kies oder mit Bruchsteinen unterhalten werden muß, haben die

---

[1]) s. hier Rösler Bd. I S. 402.

Einwohner sowohl die Straßen, als die Seitengräben von dem Schlamme zu reinigen, ehe die Bedeckung mit dem Materiale von Seite des Straßenbaupersonals vorgenommen wird.

Durch Allerh. Verordg. v. 6. April 1818 Ziff. 6 wurden vorstehende Konkurrenzen der Gemeinden zu jenen Straßenstrecken, die durch Ortschaften ziehen ausdrücklich aufrecht erhalten und auch der § 23 des Finanz-Ges. v. 28. Dezember 1831, welcher die Verordg. v. 6. April 1818 außer Wirksamkeit setzte, hat diese Verbindlichkeiten der Gemeinden neuerdings bestätigt, ferner durch den Landtagsabschied v. 23. Mai 1846, wonach die angrenzenden Gemeinden zur Wegräumung des Schnees innerhalb ihrer Gemarkung gegen Vergütung verpflichtet sind. Siehe dazu auch das sog. Kreislastenausscheidungsgesetz von 1846.

In den Ländern des französischen Rechts legt ein Dekret v. 16. Dezember 1811, art. 88, 95, 97 den an die Staatsstraßen anstoßenden Grundbesitzern die Pflicht auf, längs der Straße Bäume zu pflanzen und für deren Unterhaltung und Ersatz Sorge zu tragen [1]).

Nach Art. 2 bayer. Straßengesetzentwurfes sollen die Staatsstraßen, wie bisher, nach Maßgabe der finanzgesetzlich hiefür verfügbaren Mittel vom Staate unterhalten werden. Auch hier ist wieder gesagt, daß der Staat keine Pflicht anerkennt, sondern nur eine Verwaltungsaufgabe, deren jeweilige Erfüllung sich nach dem vorhandenen Bedürfnisse und den vorhandenen Mitteln richtet.

---

[1]) s. Löning S. 574, Anm. 4.

In den anderen deutschen Bundesstaaten haben die Gemeinden- und Kommunal-Verbände, deren Gebiet die Staatsstraßen durchziehen, Beiträge zur Unterhaltung zu leisten.

In Sachsen haben die Städte innerhalb ihres Weichbilds, die Dörfer, „soweit ihre Zäune gehen", die Staatsstraßen zu bauen und zu unterhalten, Mandat v. 1781 § 9.

In Württemberg haben die Gemeinden innerhalb des Etters die Straßen zu unterhalten, in ihrer Gemarkung die Gräben und Dohlen zu erhalten und zu reinigen, die kleinen Brücken über die Chausseegräben nach Seitenwegen anzulegen u. s. w. Wege-Ordng. v. 1808 § 4. Ferner haben sie diejenigen Brücken anzulegen und zu unterhalten, die sie vor Anlegung der Straße unterhalten mußten. Doch kann die Gemeinde von dem Staate die Uebernahme dieser Brückenlast gegen eine Entschädigung verlangen, Ges. v. 11. Dezember 1833. Aehnlich in Hessen, s. Ges. v. 15. Oktober 1830, in Baden dagegen, wo es nur Staatsstraßen und Gemeindewege gibt, sind die Kosten der ersteren gemeinschaftlich von dem Staat, den Kreisen und den Gemeinden zu tragen.

b) Die sogen. Distriktsstraßen (auch Bezirksstraßen, Vizinal-Straßen, Kommunal- und Nebenlandwege genannt) zählen in den meisten Gesetzgebungen zu den Gemeindewegen und sind demnach nach den für diese geltenden Grundsätzen zu behandeln.

Besondere gesetzliche Bestimmungen über Wegebaupflicht und Verwaltung derselben bestehen dagegen in Elsaß-Lothringen nach der dort geltenden französischen Gesetzgebung (Gesetz vom 21. Mai 1836,

welches 3 Klassen von Vinizinalwegen unterscheidet:

1) de grande communication, grande vicinalité,
2) d'intèrêt commun, de moyenne communication,
3) de petite vicinalité. [1]).

In Scheswig-Holstein, Wegeordnung vom 1. März 1842, Ges. v. 26. Februar 1879, Hessen, Gesetz v. 27. April 1881 und auch in Bayern (Gesetze v. 28. Mai 1852 betr. die Distr.- und Landräte).

Nach letzterem Gesetze können in Bayern die Kreise und Distrikte freiwillig die Anlage von Straßen beschließen und sind dann verpflichtet, die Kosten der Herstellung und Unterhaltung zu tragen; die Distrikte können aber auch (s. Ges. v. 18. August 1878 art. 16 I, 48, Ges. v. 28. Mai 1852 art. 27, welcher die Anlegung von Distriktsstraßen als eine Distrikts-Last bezeichnet) zur Erbauung von Distriktsstraßen und zur Uebernahme von bestehenden Straßen und Wegen als Distriktsstraßen gezwungen werden, sobald die durch Gesetz festgestellten Voraussetzungen für Anlegung eines solchen Zwanges gegeben sind.

Die Straßenunterhaltungs-, Erbauungs- und Reinigungspflicht des Distrikts erstreckt sich auch auf die sogen. Ortsdurchfahrten, d. i. die von einem Distriktsstraßenzuge durchzogenen Ortsstraßen, ebenso, wie diese Pflicht bei den Staatsstraßendurchfahrten für den Staat besteht [2]).

Der bayer. Straß.-Ges.-Entw. Art 4 beläßt im Wesentlichen den bisherigen Rechtszustand, indem er besagt:

---

[1]) s. Löning S. 578.

[2]) vergl. Kahr Bd. I S. 349, 350, vergl. Wand S. 321 ff.

Als Distriktsstraßen sollen diejenigen Straßen erklärt werden, welche einen über die nachbarliche Verbindung einzelner Gemeinden erheblich hinausgehenden Verkehr zu vermitteln bestimmt oder geeignet sind. Außerdem können auch andere Wege mit Zustimmung des Distriktsrats zu Distriktsstraßen erklärt und als solche von den Distriktsgemeinden gebaut oder übernommen und unterhalten werden. Die Zuständigkeit und das Verfahren richten sich nach den Vorschriften des Gesetzes vom 28. Mai 1852, die Distriktsräte betreffend.

c) Hinsichtlich der gemeindlichen Wege, Straßen und Plätze hat, wie bereits erwähnt, zunächst und grundsätzlich die politische Gemeinde die Verpflichtung zur Herstellung und Unterhaltung.

Erfüllt die Gemeinde diese ihre Pflicht nicht oder nicht vollständig oder nicht rechtzeitig, so kann die Aufsichtsbehörde mit den ihr gesetzlich eingeräumten Zwangsmitteln gegen die Gemeinde vorgehen.

Die Kosten der Herstellung und Unterhaltung der Gemeindewege fallen den Gemeinden zur Last; die Gemeinden sind jedoch nach den einschlägigen Bestimmungen der Gemeindegesetzgebungen zur Auflegung von Gemeindediensten (Hand- oder Spanndiensten oder auch statt deren Geldumlagen) an die Gemeindemitglieder oder bestimmte Kategorien derselben berechtigt.

So im allgemeinen die Gesetzgebungen der verschiedenen Bundesstaaten; speziell in Bayern obliegt gemäß Art. 38 Gde.-Ordng. den Gemeinden die Herstellung und Unterhaltung der notwendigen Gemeindewege. Was unter „notwendig“ zu verstehen

sei, ist von Fall zu Fall und nach den einschlägigen Verhältnissen zu beurteilen. Zur Entscheidung darüber aber ist die Gemeinde selbst vorbehaltlich der Wahrung der staatsaufsichtlichen Befugnisse berufen [1]).

Der bayer. Straßengesetzentwurf art. 29 ff. ändert an diesen Bestimmungen nichts und bringt nur eine nähere Ausführung der den Gemeinden in Ansehung der gemeindlichen Wege zukommenden Obliegenheiten und insbesondere der Aufbringung des Bedarfs.

Im allgemeinen nun ist jedenfalls zu sagen, daß den Gemeinden auch speziell die Sorge für die sog. Ortsstraßen und Plätze zukommt; die Ortsstraßen im besonderen zeigen jedoch, wie oben schon angedeutet, derartige Eigentümlichkeiten im Vergleiche zu den Gemeindewegen im Allgemeinen, das auch die Baupflicht an denselben nach gesonderten Grundsätzen beurteilt werden muß.

Die Eigenart der Ortsstraße, so sagt Walz S 3 hierüber, ihre wirtschaftliche Sonderbestimmung, Anbaufläche zu sein, und die daraus resultierenden engen Beziehungen zwischen ihr und den anstoßenden Grundstücken haben mit Notwendigkeit auch zu einer eigenartigen Rechtsbildung geführt, welche auf Grund dieser besonderen wirtschaftlichen Beziehungen zwischen den Vertretern der Ortsstraße und den Vertretern der angrenzenden Grundstücke Befugnisse und Verbindlichkeiten statuiert, wie sie im allgemeinen Wegerechte gar nicht oder nicht in der gleichen Beschaffenheit vorkommen.

Hieraus entstehen dann die Vorschriften über

---

[1]) Bezüglich der Gesetzgebung der einzelnen Bundesstaaten vergl. Löning S. 579, 580, Meyer Bd. I S. 516 ff., Rösler Bd. I S. 402, 430.

Baulinien und zwar Straßenfluchtlinien, Gebäudefluchtlinien und die dazwischen liegenden Vorgärten, Vorschriften über Gebäude-Abstand, Vorschriften über Gebäudehöhe und Straßenbreite und deren Verhältnis zu einander, Vorschriften über Straßenhöhe (Niveau, Visier, Kanalisirungen, Pflasterungen, Trottoirisierungen) und dgl. Vorschriften, wie sie das allgemeine Wegerecht nicht oder nicht in demselben Maße benötigt und kennt.

Im Allgemeinen nun läßt sich der Satz aufstellen, daß die Ortsstraßenbaupflicht den Gemeinden zukommt.

Dem sachlichen Umfang nach gehört einerseits zur Ortsstraßenbaupflicht der Gemeinden zweifellos auch die Sorge für diejenigen Anlagen und Einrichtungen, welche wir oben als Bestandteil und Zugehörungen der Straßen bezw. hier der Ortsstraßen kennen gelernt haben, anderseits aber findet die Ortsstraßenbaupflicht der Gemeinden ihre territoriale Begrenzung in der Sorge für die eigentlichen Ortsstraßen, d. h. diejenigen öffentlichen Wege, welche dazu bestimmt sind, den Verkehr innerhalb einer zusammenhängend gebauten Ortschaft zu vermitteln, und welche weder Teile einer Staatsstraße noch einer sonstigen Kategorie von öffentlichen Wegen sind (Distriktsstraße, Gemeindeverbindungsweg) [1]).

Daß hiezu auch die öffentlichen gemeindlichen Plätze zu rechnen sind, haben wir oben bereits erwähnt.

Nicht dagegen gehören zu den Ortsstraßen die Ortsdurchfahrten (Ortstraversen). Unter diesen sind

[1]) vergl. dazu im Allgemeinen Meyer Bd. I S. 518, Löning S. 580.

zu verstehen die innerhalb der geschlossenen Häusermassen einer Ortschaft (des Wohn- oder Anbaubezirks, Ortsetters, wie das württembergische und badische Recht sagt) gelegenen Straßenzüge einer Staats- oder Distriktsstraße- oder eines Gemeindeverbindungsweges. Deren Herstellung und Unterhaltung obliegt, wie gleichfalls schon bemerkt, dem Staate, Distrikte oder den einschlägigen Gemeinden. Im Allgemeinen möge hierüber ein Hinweis auf die obigen Ausführungen über die Wegebaulast an den Staats- und Distriktsstraßen und Gemeindewegen genügen.

Eine besondere Beachtung an dieser Stelle verdienen noch die Ortsdurchfahrten der Staatsstraßen im Königreich Bayern [1]).

Der Staat anerkennt nämlich, wie schon oben oft bemerkt, seinerseits keine rechtsverbindliche Pflicht zum Wegebau, sondern erfüllt blos eine Verwaltungsaufgabe bei Herstellung und Unterhaltung der Staatsstraßen; demnach fällt es auch in das freie Ermessen des Staates, ob er eine Straßenstrecke überhaupt als Staatsstraße anerkennen will oder nicht.

Es erheben sich nun die wichtigen Fragen:

1) Wen trifft die Wegebaulast an einer vom Staate als Staatsstraße aufgelassenen Straßenstrecke?

2) Ist der Staat berechtigt, eine bisher als Ortsdurchfahrt von ihm unterhaltene Saatsstraßenstrecke ohne Weiteres als Ortsstraße zu erklären und der Gemeinde zu überwälzen? Oder umgekehrt: Sind die Gemeinden verpflichtet, Staatsstraßenstrecken, die

---

[1]) s. Kahr Bd. I S. 384 ff., Luthardt i. Bl. f. adm. P. XXVII S. 353 ff., Seydel Bd. V S. 496, 497, und die dort angegebene Literatur, auch die entgegengesetzte. Wand S. 317, 318, 328, 329, 381.

bisher als Ortsdurchfahrten vom Staate unterhalten worden waren und nunmehr aufgelassen werden, ohne Weiteres als Ortsstraßen in ihren Unterhalt zu übernehmen?

Diese Fragen sind nach dem bestehenden Rechte nicht leicht zu beantworten und werden auch in der Litteratur verschieden beantwortet.

Während Luthardt a. a. O. sagt: „Gemeindeweg ist jeder öffentliche Weg, welcher weder Staats- noch Distriktsstraße ist, und folglich ist jede aufgegebene Staats- oder Distriktsstraßenstrecke von selbst sofort Gemeindeweg und muß von der Gemeinde unterhalten werden", erklärt Seydel, es gebe keinen öffentlichen Weg schlechthin, sondern öffentlicher Weg sei nur eine zusammenfassende Bezeichnung für Staatsstraßen, Distriktsstraßen und Gemeindewege. Jeder öffentliche Weg falle daher unter eine der 3 genannten Klassen. Höre er infolge Verfügung der zuständigen Behörden auf, Staatstraße, Distriktsstraße oder Gemeindeweg zu sein, so falle er damit nicht von selbst in eine der beiden anderen Klassen, sondern er verliere zunächst die Eigenschaft eines öffentlichen Weges überhaupt und könne diese Eigenschaft nur dadurch wieder erlangen, daß er in eine der beiden anderen Klassen wieder neu und förmlich aufgenommen werde.

Das Richtige dürfte in der Mitte liegen und auch der Praxis am meisten entsprechen, nämlich, daß zur Auflassung einer Staatsstraßenstrecke und Ueberwälzung in den gemeindlichen Unterhalt ein der Billigkeit entsprechendes und den faktischen Verhältnissen Rechnung tragendes Abkommen zwischen

Staatsregierung und Gemeindeverwaltung erforderlich ist; denn einerseits kann doch von den Gemeinden nicht verlangt werden, daß sie ohne jegliches Aequivalent dem Staate die Wegebaulasten abnehmen sollen, anderseits muß aber dem Staate das Recht zugebilligt werden, Staatsstraßenstrecken, welche zuvor außerhalb der Häusergrenze einer Stadt gelegen waren, aufzugeben, weil sie im Laufe der Zeit infolge der Stadterweiterung von bewohnten Häuser-Quartieren umschlossen worden sind, und der nun überwiegend städt. Verkehr an die Beschaffenheit der Straße Anforderungen stellt, welche die Staatsbauverwaltung nach den von ihr sonst befolgten Grundsätzen über Wegebau nicht mehr befriedigen kann.

Dem entsprechend wurde z. B. erst kürzlich zwischen der Stadtgemeinde Weilheim und der k. bayerischen Staatsregierung ein gütliches Abkommen bezüglich einer bisher vom Staate unterhaltenen Straßenstrecke getroffen, in welchem vereinbart ist, daß der Staat auf seine Kosten die Straßen-Strecke kanalisieren und beiderseits einen mit Randsteinen versehenen Gehsteig aus Kies mit fester Unterlage herstellen läßt, daß die Stadtgemeinde dagegen für immer den Unterhalt dieser Straßenstrecke übernimmt und daß endlich der Staat hiefür noch eine mäßige Entschädigungs-Summe an die Stadtgemeinde leistet.

S. hiezu die Beilage zur gegenwärtigen Abhandlung, in welcher die hier in Frage kommende frühere Staatsstraßenstrecke nunmehr als Ortsstraße eingezeichnet und rot eingeklammert ist.

Bezüglich der Ortsdurchfahrten bestimmt der

bayerische Straßengesetzentwurf in seinem Art. 3 folgendes:

Im Falle der Bedürftigkeit kann einzelnen Gemeinden zur Erleichterung der ihnen obliegenden Pflicht zur Unterhaltung von Ortsdurchfahrten der Staatsstraßen (Traversen) auf Ansuchen ein Beitrag aus Staatsmitteln gewährt werden.

Zu diesem Zweck wird in das Staatsbudget jeweils ein entsprechender Betrag eingestellt werden.

Der Entwurf statuiert somit eine allgemeine Pflicht der Gemeinden zur Unterhaltung der Durchfahrten gegenüber den einzelnen Verpflichtungen, welche bisher auf Grund der k. allerh. Verordnung vom 16. August 1805 bestanden und bemerkt hiezu in seiner allgemeinen Begründung:

Die Uebernahme der Ortsdurchfahrten, deren Unterhaltung auf Grund besonderer Rechtstitel zur Zeit noch den Gemeinden obliegt, auf den Staat würde nicht nur mit Rücksicht auf den Kostenpunkt Hindernissen begegnen, sondern wäre auch wegen der Konsequenzen in hohem Maß bedenklich. Ein solches Entgegenkommen würde nur weitere Bestrebungen dieser Art zutage fördern, für die dann ein Präjudiz geschaffen ist.

Die Ortsdurchfahrten bieten ferner mit ihren durch die gleichzeitige Benützung für den örtlichen Verkehr bedingten Eigentümlichkeiten und ihren besonderen, für die Bedürfnisse der Bewohner geschaffenen Anlagen, wie Wasser- und Gasleitungen, Kanalisierungen, Pflasterungen, Gehsteigen, hinsichtlich der Lösung der Frage, welche Leistungen der Straßenbauverwaltung und welche der Gemeinde aufzulegen

wären, manche Schwierigkeiten. Auch von diesem Standpunkt aus erscheint eine die bisherige Unterhaltspflicht des Staates ausdehnende Maßnahme weder für die Gemeinden, die in der Leitung und Gestaltung ihres Straßenwesens und des örtlichen Verkehrs beengt würden, zweckmäßig, noch insbesondere für die Straßenbauverwaltung, deren Tätigkeit in der Einflußnahme der Gemeinden auf das Unterhaltungsobjekt verschiedene Hindernisse finden kann, wünschenswert.

Fest steht dagegen, daß gerade die hier in Betracht kommenden Gemeinden, deren Gemarkung Staatsstraßen durchziehen, gegenüber anderen in dieser Beziehung nicht bedachten Gemeinden durch den Besitz eines derartigen Verkehrsmittels sowie durch Ersparung von Kosten für Wegunterhaltung zumeist erhebliche Vorteile genießen. Letztere werden die Lasten für Unterhaltung der Durchfahrt, welche zugleich als Ortsstraße benützt wird, und, wenn die Staats-Staße nicht da wäre, ohnehin von der Gemeinde unterhalten werden müßte, doch wohl aufwiegen.

Außerdem soll ja schon im allgemeinen den mit Wegelasten überbürdeten Gemeinden durch Distrikts- und Kreishilfe eine Erleichterung zuteil werden. und es können daher von diesem Auskunftsmittel auch jene Gemeinden Gebrauch machen, die mit Kosten für ihr Straßenwesen einschließlich der Ortsdurchfahrten von Staatstraßen allzu stark belastet werden.

Insoweit ferner im Laufe der Zeit im unmittelbaren Anschluß an einen Ort neue Ansiedelungen und Bauten derart hergestellt werden, daß sie in den

Wohn- und Baubezirk des Ortes zu liegen kommen, tritt mit Ueberweisung der betreffenden Staatsstraßenstrecke an die Gemeinden zur künftigen Unterhaltung ohnehin nach billigem Maße eine Entschädigung ein.

Will man gleichwohl die bei der Unterhaltung der Ortsdurchfahrten von Staatsstraßen immerhin bestehende Ungleichheiten tunlichst mildern, so möchte es sich empfehlen, finanzgesetzlich eine vom Staate zu leistende Bauschsumme festzulegen, aus der besonders bedürftigen Gemeinden zur Unterhaltung solcher Durchfahrten entsprechende Beihilfen gegeben werden können.

Im Gegensatze zum Reg.-Entwurfe, welcher die Zustimmung der K. d. R. R. fand, stellte Graf Crailsheim den bemerkenswerten und wohlbegründeten Antrag (Reichsratsverhandlungen S. 523, 524):

„Die in Artikel 3 Straßengesetzentwurf vorgeschlagene Bestimmung — welche zur Unterhaltung von Straßentraversen lediglich einen staatlichen Beitrag für bedürftige Gemeinden vorsieht — wird in den beteiligten Kreisen wenig befriedigen. Alles soll beim alten bleiben, die bisherige bunte Verschiedenheit in der Behandlung der Ortstraversen von Staatsstraßen soll aufrecht erhalten und den hiedurch überbürdeten Gemeinden nur durch fakultative Staatszuschüsse unter den Arm gegriffen werden. Das bisherige Verhältnis, das vielfach auch eine ungenügende Unterhaltung der Ortsdurchfahrten zur Folge hat, bildet aber einen Gegenstand fortwährender Klagen und Beschwerden und die verschiedene Belastung der Gemeinden wird als unbillig empfunden, weshalb auch im Landtage eine prinzipielle Regelung

als notwendig bezeichnet wurde. Die bestehende Verschiedenheit ist zum Teil darauf zurückzuführen, daß die Verordnung vom 16. August 1805, welche die Verpflichtungen der Gemeinden in Bezug auf Ortsdurchfahrten der Staatsstraßen regelt, nicht in allen Landesteilen publiziert ist und Geltung hat, in vielen Fällen wird es aber kaum nachweisbar sein, aus welchem Grunde es einzelnen Gemeinden gelungen ist, sich der Unterhaltungspflicht zu entziehen, während andere Gemeinden diese Last auf sich ruhen haben.

Zufällige Umstände, eine größere oder geringere Rührigkeit der Gemeindevertretungen werden hier mitgespielt haben und die Gegenwart leidet unter einem durch Fehler der Vergangenheit gebildeten Herkommen.

Bei Erlassung eines allgemeinen Gesetzes über das Straßenwesen wird es angemessen sein, eine einheitliche Regelung dieses Gegenstandes ins Auge zu fassen. Hiebei möchte es sich nicht sowohl empfohlen, nach dem Vorschlage des Landwirtschaftsrates zu unterscheiden zwischen gepflasterten und ungepflasterten Ortstraversen als vielmehr zwischen größeren Städten und kleineren Orten. In ersteren pflegt auf Staatsstraßenstrecken innerhalb der Stadt der örtliche Straßenverkehr gegenüber dem durchgehenden derart zu überwiegen, daß der Charakter als Teil einer durchgehenden Staatsstraße dagegen zurücktritt. Wenn keine Staatsstraßen vorhanden wären, müßten die Stadtgemeinden die Straßen wegen des Ortsverkehrs gleichwohl in demselben Zustande erhalten.

Es wird daher nicht als unbillig betrachtet werden können, wenn größeren Städten die Unterhaltung der

sie durchziehenden Staatsstraßenstrecken überbürdet wird. An und für sich wäre es gerechtfertigt, diesen Grundsatz allgemein durchzuführen, doch dürfte es sich empfehlen, auch größere Städte von der Unterhaltungspflicht auszunehmen, insoweit sie ihnen bisher nicht oblag, da im Gesetzentwurf die allgemeine Absicht vorherrscht, die Gemeinden zu entlasten, nicht aber sie mehr als bisher zu belasten. In kleineren Orten überwiegt umgekehrt der Charakter als durchgehende Staatsstraße und spielt der Ortsverkehr eine geringere Rolle. Die Art der Unterhaltung wird aber wesentlich durch jene Eigenschaft bedingt und die Gemeinde durch diese Leistung zu Gunsten der Allgemeinheit übermäßig belastet. Es dürfte daher den Anforderungen der Billigkeit entsprechen, daß hier der Staat eintritt, soferne er nicht etwa der Gemeinde eine Entschädigung für Uebernahme der Ortstraversen geleistet hat.

Ich beantrage daher statt des vorgeschlagenen Artikel 3 folgende Bestimmung einzusetzen:

Städte mit mehr als 8000 Einwohnern bleiben zur Unterhaltung der sie durchziehenden Staatsstraßenstrecken insoweit verpflichtet, als sie ihnen bisher oblag.

In den übrigen Gemeinden geht deren Unterhaltung, soferne sie nicht von der Gemeinde gegen Entschädigung übernommen worden ist, vom . . . an auf den Staat über."

Dieser Antrag empfiehlt sich nach praktischer Erfahrung durchaus, doch mit der Modifikation, daß statt 8000 Einwohner mindestens 10000 oder mehr als Grenze gesetzt werden, unterhalb welcher dem

Staate die Unterhaltungspflicht der Ortstraversen obliegen soll.

Außerdem aber wäre es wohl angemessen, wenn diese Unterhaltungspflicht jedenfalls den unmittelbaren Städten überbürdet würde, einmal aus dem Grunde, weil von einigen wenigen abgesehen, die unmittelbaren Städte ohnedies nur größere Gemeinden im obigen Sinne sind, dann aber auch, weil sie gegenüber den anderen Gemeinden sich einer Reihe von wichtigen Privilegien, insbesondere größerer Selbständigkeit innerhalb ihres Bezirkes, erfreuen.

Die Ortsstraßenbaupflicht umfaßt wie die Wegebau-Last im allgemeinen in der Regel nicht bloß die Verpflichtung zur Unterhaltung, sondern auch zur Herstellung. Anders dagegen in Bayern, wo Art. 38 Gemeindeordnung ausdrücklich zu den gemeindlichen Obliegenheiten die Sorge für die Unterhaltung und Reinlichkeit der Ortsstraßen rechnet. Es ist vielmehr Sache derjenigen Eigentümer, welche Gebäude außerhalb der Fronten bestehender Ortsstraßen oder in der Nähe derselben errichten und die Verbindung mit bestehenden Straßen wünschen, diese Verbindung sich selbst zu schaffen, deren Uebernahme als öffentliche Gemeinde-Straße im Belieben der Gemeinde steht; die Gemeinden übernehmen solche Wege in der Regel oder stellen sie selbst her, wenn ihnen der Grund unentgeltlich überlassen und von den Angrenzern ein Teil der Anlagekosten oder dieselben ganz bestritten werden, so auch in der Pfalz (Art. 29 pfälzische Gemeinde-Ordnung [1]).

[1]) Kahr I S. 382, Wand a. a. O. S. 381, Wand, Gd.-Odg. für die Pfalz S. 198 V. G. H. E. Bd. VII S. 93.

Es ist auffallend, daß das Gesetz entgegen den Bestimmungen über die Gemeindewege im allgemeinen, bei den Ortsstraßen lediglich die Unterhaltung zu den Obliegenheiten der Gemeinden zählt; Kahr meint a. a. O., der Gesetzgeber habe Bedenken getragen, auch die Herstellungspflicht den Gemeinden zu überbürden, da diese, wie schon oben erwähnt, in Anbetracht der Zubehörungen (Kanal, Pflaster, Trottoir, Wasserleitungen), die bei den Ortsstraßen in der Regel in Frage kommen und meist kostspielige Anlagen darstellen, eine bedeutende Last für die Gemeinden bilden würde. Vielleicht war der § 74 Abs. 3 der allgemeinen Bauordnung vom 30. Juni 1864, nun § 62 III der Bauordnung vom 17. Februar 1901, der später noch besprochen werden wird, die Ursache; den dort angegebenen Vorbehalt hätte aber auch Art. 38 Gde.-Ordng. selbst machen können, wie Kahr weiter zutreffend bemerkt; jedenfalls bleibt es unaufgeklärt, warum die Gemeindliche Ortsstraßen-Baupflicht lediglich auf die Unterhaltung beschränkt wurde, da auch die Motive hierüber nichts enthalten.

Deutlich spricht dagegen Art. 1 des badischen Orts- Straßengesetzes v. 6. Juli 1896 aus:

Die Verpflichtung zur Herstellung und Unterhaltung der Ortsstraßen und öffentlichen Plätze liegt der Gemeinde ob. Soweit jedoch dieselben Bestandteile einer Landstraße bilden, sind hinsichtlich dieser Verpflichtung die Bestimmungen des Straßengesetzes maßgebend (Ortsdurchfahrten, O. Traversen); ähnlich in den übrigen Bundesstaaten; der bayerische Straßengesetzentwurf dagegen beläßt wie schon bemerkt, vorläufig alles beim Alten; Art. 44: „bezüglich der

Ortsstraßen bleibt es bei dem bestehenden Rechte."

Wir haben gesehen, daß die Ortsstraßenbaupflicht in der Regel die Obliegenheit zur Herstellung und Unterhaltung umfaßt, und daß, dem Wesen der Ortsstraßen entsprechend, bei Ausführung neuer Ortsstraßen die Herstellung kostspieliger Anlagen, insbesondere zur Entwässerung, nicht zu vermeiden ist; würde demnach diese im Verhältnisse zur Wegebaulast im allgemeinen weit intensivere Ortsstraßenbaupflicht gegenüber den Gemeinden in uneingeschränktem Maße in Anspruch genommen werden, so wäre das eine ungerechte und mitunter unerschwingliche Belastung für die Gemeinden; unerschwinglich weil gerade die mit modernen Straßenanlagen unzertrennlich verbundenen Einrichtungen außerordentlich hohe Kosten verursachen, ungerecht, weil dadurch den Straßenangrenzern ein unverdienter oft sehr hoher Wertzuwachs für ihre Grundstücke auf Kosten der Allgemeinheit verschafft würde. Es ist daher nur als billig zu bezeichnen, wenn für die Ortsstraßen in den einzelnen Bundesstaaten vielfach besondere Bestimmungen erlassen wurden, durch welche den Gemeinden eine Erleichterung ihrer Verpflichtung gebracht werden sollte.

Im Rahmen dieser Schrift ist es nicht möglich einen Kommentar zu diesen einzelnen Bestimmungen zu geben; der End-Zweck der Schrift ist auch nur, wie schon in der Einleitung bemerkt, eine kurze vergleichende Darstellung des Rechtes in Deutschland.

Es möge daher die bloße, wörtliche Anfügung der einschlägigen wichtigsten Vorschriften genügen.

So im Königreich Preußen, wo § 15 des Gesetzes vom 2. Juli 1875 betr. die Anlegung und Ver-

änderung von Straßen und Plätzen in Städten und ländlichen Ortschaften (sogen. Fluchtlinien-Gesetz[1]) bestimmt: „Durch Ortsstatut kann festgesetzt werden, daß bei der Anlegung einer neuen oder bei der Verlängerung einer schon bestehenden Straße, wenn solche zur Bebauung bestimmt ist, sowie bei dem Anbau an schon vorhandenen, bisher unbebauten Straßen und Straßenteilen von dem Unternehmer der neuen Anlage oder von den angrenzenden Eigentümern die Freilegung, erste Einrichtung, Entwässerung- und Beleuchtungsvorrichtung der Straße in der dem Bedürfnisse entsprechenden Weise beschafft, sowie deren zeitweise, höchstens jedoch fünfjährige Unterhaltung, bezw. ein verhältnismäßiger Beitrag oder der Ersatz der zu allen diesen Maßnahmen erforderlichen Kosten geleistet werde. Zu diesen Verpflichtungen können die angrenzenden Eigentümer nicht für mehr als die Hälfte der Straßenbreite, und wenn die Straße breiter als 26 m ist, nicht für mehr als 13 m der Straßenbreite herangezogen werden.

Bei Berechnung der Kosten sind die Kosten der gesamten Straßenanlage und bezw. deren Unterhaltung zusammenzurechnen und den Eigentümern nach Verhältnis der Länge ihrer die Straße berührenden Grenze zur Last zu legen.

Das Ortsstatut hat die näheren Bestimmungen innerhalb der Grenze vorstehender allgemeiner Vorschrift festzusetzen.“

Aehnlich in Württemberg (Bauordnung von

[1]) vergl. dazu den ausgezeichneten Kommentar von R. Friedrichs 2. Auflage, S. 55.

1872 Art. 15) und Hessen (Bauordnung von 1881 Art. 21).

Im Königreich Sachsen sind die Besitzer neuer Bauten zur Herstellung von Straßen verpflichtet, wenn die Entstehung neuer Ortsteile neue Wege notwendig macht (Gesetz vom 12. Juni 1872 § 3), für Baden bestimmt das Ortsstraßengesetz Art. 20 (ähnlich wie in Preußen):

„Durch Gemeindebeschluß kann mit Staatsgenehmigung bestimmt werden, daß bei der Anlegung einer neuen Ortsstraße, sowie beim Anbau an eine schon vorhandene, noch unbebaute Ortsstraße der Aufwand für den Erwerb des für die Straße nötigen Geländes sowie die Kosten der den Bedürfnissen des Verkehrs entsprechenden ersten Einrichtung der Straße und der zeitweisen, höchstens jedoch fünfjährigen Unterhaltung derselben ganz oder teilweise von den angrenzenden Eigentümern, sobald sie auf ihren Grundstücken Bauten ausführen, getragen oder ersetzt werden.

Ebenso kann durch Gemeindebeschluß mit Staatsgenehmigung bestimmt werden, daß die Eigentümer der an solche Ortsstraßen angrenzenden schon früher ausgeführten Bauten, wenn diesen die Straße in hervorragendem Maße besonderen Nutzen bietet, einen entsprechenden Beitrag zu den in Abs. 1 genannten Kosten zu leisten haben."

In Bayern gibt in dieser Beziehung der § 62 Abs. III ff. der Bauordnung Maß, welcher besagt: „Die Bewilligung zu Bauführungen in neuen Bauanlagen von Städten, Märkten und zusammenhängendgebauten Dörfern darf erst erteilt werden, wenn vorher die Herstellung des Straßenkörpers für den be-

treffenden Teil der Straße von einer Querstraße bis zur nächsten Querstraße und für die Verbindung mit einer bereits bestehenden Straße gesichert oder wenigstens Sicherheit dafür geleistet ist, daß diese Herstellung binnen einer zu bestimmenden Frist erfolge. Ist jedoch eine Straße bereits zum Teil mit fertigen Bauten besetzt, ohne daß bisher die Herstellung des Straßenkörpers gesichert worden ist, so hat der Unternehmer von neuen Bauführungen für die Herstellung des Straßenkörpers nur insoweit Sicherheit zu leisten, als die eigenen und die noch unbebauten fremden Grundstücke reichen."

Außerdem ist in den einzelnen Bundesstaaten durch Gesetz oder Ortsstatut den Eigentümern der an die Ortsstraße angrenzenden Gebäude die Verpflichtung auferlegt, die Kosten für Herstellung des sogenannten Bürgersteiges (Trottoir, Gehweg), Abzugskanäle etc. ganz oder zum Teile zu tragen.

Im einzelnen ist zu erwähnen, daß für das Königreich Preußen noch eine Bestimmung des allgemeinen Landrechtes I 8 § 81 hinsichtlich der sogenannten Bürgersteige anzuwenden ist, welcher sagt, daß jeder Hauseigentümer den sogenannten Bürgersteige, soweit er das Straßenpflaster zu unterhalten hat, unter den in § 78 l. c. bestimmten Einschränkungen nützen darf.

Die Auslegung dieser Bestimmung, d. h. die Frage, ob aus derselben eine Verpflichtung der Hauseigentümer zur Unterhaltung der Bürgersteige abgeleitet werden könne, ist bestritten.

Während das preuß. Obertribunal in seinem Erkenntnis vom 11. November 1869, Entscheidung Bd.

62 S. 36, die Unterhaltungspflicht des Hauseigentümers ohne weiteres voraussetzt, dem Worte „soweit“ also lediglich eine räumliche Bedeutung beimißt und erklärt, daß somit seit Emanation des preußischen Landrechts eine dem § 81 entgegenstehende Observanz sich nicht habe bilden können, nimmt das preuß. Oberverwaltungsgericht an, daß eine Verpflichtung der Hauseigentümer zur Unterhaltung der Bürgersteige nur insoweit bestehe beziehungsweise in Polizeiverordnungen zum Ausdrucke gebracht werden könne, als sie sich auf ein, ev. von der Stadtgemeinde als principaliter Straßenbaupflichtigen nachzuweisendes Lokalrecht begründen lasse.

Ein gemeinschaftlicher Erlaß der Ministerien des Innern und der öffentlichen Arbeiten vom 2. Mai 1885 hat sodann angeordnet, daß bei Beurteilung vorkommender Fälle die Rechtsauffassung des königl. Oberverwaltungsgerichts zu Grunde zu legen sei [1]).

Nach unserer Meinung dürfte die Auffassung des preußischen Obertribunals und Lönings, wonach die Bestimmung des § 81 pr. L. R., „soweit er das Straßenpflaster zu unterhalten hat“ eine rein deklaratorische Bedeutung habe, die richtigere sein.

Im Königreich Württemberg vergl. Bau-Ordng. Art: 11, 15.

Im Großherzogtum Hessen enthält Bauordnung Art: 21,

in Elsaß-Lothringen das Gesetz vom 7. Juni 1845 Art: 1—4 Anhaltspunkte hierüber.

Im Großherzogtum Baden gibt das mehr er-

[1]) s. Löning a. a. O. S. 581. Anmerk. 1.

wähnte Ortsstraßengesetz maß, welches auch diese Frage umgehend und klar in seinen Art. 23 und 24 regelt [2]).

Diese bestimmen folgendes: Art. 23:

„Sowohl für neuanzulegende als für schon bestehende Ortsstraßen kann durch Gemeindebeschluß mit Staatsgenehmigung festgesetzt werden, daß die Hauseigentümer die Kosten der neuen Herstellung der ihren Grundstücken dienenden unterirdischen Abzugskanäle teilweise zu tragen oder zu ersetzen haben."

Art. 24:

„In gleicher Weise kann die Pflicht der Herstellung und Unterhaltung der öffentlichen Gehwege (Trottoirs), der Rinnen und Kanäle, welche zur Ableitung von Regenwasser oder Unrat in die öffentlichen Abzugsgräben dienen, den angrenzenden Eigentümern, einem jeden soweit sein Grundstück reicht, völlig oder zum Teil auferlegt werden."

Man unterscheidet 2 Arten von Ableitungs-Vorrichtungen für Ortsstraßen: die einfachen Pflasterrinnen (Gossen) und die eigentlichen Ableitungskanäle (Abzugsgräben).

Während die ersteren als wesentliche Straßenbestandteile zu erachten, demnach stets auszuführen sind und ohne weiteres unter die allgemeinen Straßenbaupflichten fallen, d. h. denjenigen zur Ausführung obliegen, welcher die allgemeine Straßenbaulast zu tragen hat, sind die Letzteren kein sog. Essentiale der Ortsstraßen, d. h. sie können nicht ohne weiteres zu den Bestandteilen oder Zugehörungen der Ortsstraßen gerechnet werden, können daher unter Um-

[2]) s. Walz S. 257 ff.

ständen auch fehlen und ihre Herstellung kann deshalb auch nicht ohne Weiteres auf Grund der bestehenden allgemeinen Ortsstraßen-Baupflicht verlangt werden.

Vielmehr bedarf es, wie Walz a. a. O. ausführt, zur Begründung einer solchen Verpflichtung einer besonderen und ausdrücklich darauf gerichteten Feststellung, die nicht nach wegewirtschaftlichen Grundsätzen, sondern nach Rücksichten polizeilicher Art bestimmt wird.

Unter Gehweg (Trottoir, Bürgersteig, Fußgängerbankett) versteht man im allgemeinen denjenigen Straßenteil, der ausschließlich dem Fußgängerverkehr vorbehalten ist und von Fuhrwerken nur überschritten werden darf, soweit es sich um das Einfahren in angrenzende Liegenschaften handelt; ein Gehweg ist zwar in der Regel mit den Ortsstraßen verbunden, muß aber nicht notwendig vorhanden sein; es gibt in älteren Städten ganze Reihe von Ortsstraßen, welche keinen Gehweg besitzen und insbesondere in ländlichen Ortschaften mangelt er sehr häufig.

Trottoir im Sinne des badischen Ortsstraßengesetzes hingegen bedeutet nicht einen Straßenteil, sondern nur die auf einem vorher schon zur Straße gehörenden Geländestreifen hergestellte Anlage, mag sie nur in einer einfachen Pflasterung oder in einer mit Linien-steinen versehenen Erhöhung oder in ähnlichen Einrichtungen bestehen. Die neben der allgemeinen Straßenbaupflicht als ein besonderes Pflichtverhältnis erscheinende Gehwegsbaupflicht war schon vor dem Erlasse des Ortsstraßengesetzes in der Art geregelt, daß deren Erfüllung nicht den Gemeinden, sondern

den Angrenzenden oblag, z. B. Karlsruher-Bauordng. vom 21. Mai 1840 § 4: „Das Plattenlegen ist den Eigentümern überlassen.

Die Ausführung dieser Arbeit unterliegt der polizeilichen Beaufsichtigung“ [1]).

Unter den neben den Gehwegen erwähnten „Rinnen und Kanälen, welche zur Ableitung von Regenwasser oder Unrat in die öffentlichen Abzugsgräben dienen, versteht das Gesetz lediglich die von den angrenzenden Grundstücken aus durch die Gehwege (als Rinnen) oder unter denselben (als Kanäle) nach den allgemeinen Entwässerungsanlagen hinführenden Seitenanschlüsse im Gegensatz zu dem allgemeinen Straßenrinnen (Gossen), welche der ganzen Straße dienen, und zu den sogenannten Hauptsträngen der Kanalisation; Art. 23 handelt demnach von den Straßen-Rinnen- und Kanal-Hauptsträngen, Art. 24 von den Haus- oder Hofabwasserinnen und den Seiten- oder Nebenkanälen (Seitenanschlüsse, Hausanschlüsse).

Diese Seitenanschlüsse bilden als Verbindung der öffentlichen Entwässerungsanlagen mit den an die Ortsstraßen grenzenden Grundstücken einen wesentlichen Bestandteil dieser Anlagen; da sie nahezu ausschließlich nur dem Interesse der einzelnen Angrenzer dienen, hielt es das Ortsstraßengesetz noch mehr wie bei den Gehwegsanlagen für angezeigt, die Baupflicht auf die Angrenzer zu übertragen.

Eine allerhöchste Verordnung vom 4. August 1890 verpflichtet sodann diejenigen Gemeinden, in denen

---

[1]) s. dazu Hoffinger, badische Baugesetze S. 924, Walz a. a. O. S. 267, Ber. d. I. Komm. zum Ges. v. 20. Juni 1868, I. Beil. Heft z. Protok. S. 210.

die Angrenzer zu den Kosten des Ortsstraßenbaues herangezogen werden können, durch Gemeindebeschluß bestimmte allgemeine Grundsätze aufzustellen, welche in allen vorkommenden Einzelfällen (Art: 20, 23, 24, des Gesetzes) für die Bemessung der den Anstößern aufzuerlegenden Verpflichtungen als Richtschnur zu dienen haben.

Solche allgemeine Grundsätze wurden in der Folge auch von sämtlichen der Städteordnung unterstehenden Gemeinden aufgestellt und zwar:

a) hinsichtlich des Beizuges zu den Straßen-Herstellungskosten [1])

b) hinsichtlich des Beizuges zu den Kanalisationskosten.

Ein ausführliches Eingehen auf die badischen Verhältnisse in den gen. Fragen erschien um deswillen veranlaßt, weil, wie schon wiederholt hervorgehoben, dieser Bundesstaat allein bis jetzt sich eines förmlichen Ortsstraßengesetzes erfreut, welches eingehend und bestimmt alle diese Verhältnisse regelt.

Im Königreich Bayern können wohl auf Grund Reichsgesetz (§ 366 Ziff. 10 R.-Str.-G.-B.) Polizeiverordnungen über Erhaltung der Reinlichkeit auf öffentlichen Wegen erlassen werden, nach den Landesgesetzen (Art: 94 Pol.-St.-G.-B., Min.-Entschl. vom 25. August 1873) auch solche zur Reinhaltung der Abzugskanäle, Anlagen von Straßen-Rinnen und dgl., durch ortspolizeiliche Vorschrift kann auch die Verpflichtung zur Herstellung von Kanälen für das Abflußwasser unter Umständen auferlegt werden (Art:

[1]) Eine Zusammenstellung dieser badischen Ortsstatuten siehe bei Walz S. 369 ff.

94 1. c.). Feste Bestimmungen hierüber, insbesondere auch hinsichtlich des Verfahrens bestehen aber nicht; vielmehr ist die gesamte Regelung dieser Verhältnisse der statutarischen Tätigkeit der Gemeinden überlassen, welche diese Tätigkeit ihrerseits wieder nur nach Maßgabe des staatsaufsichtlichen Ermessens auszuüben in der Lage sind.

Was speziell die Unterhaltungspflicht der Gemeinden bezüglich der Ortsstraßen anlangt, so ist für das Königreich Bayern gem. Art: 38 Gemeinde-Ordng. zu sagen, daß diese Verpflichtung die Aufgabe umfaßt, die Ortsstraßen in einem ihrem Zwecke entsprechenden verkehrsfähigen Zustande zu erhalten. Was hiezu im einzelnen erforderlich ist, bemißt sich nach den einschlägigen und besonderen örtlichen Verhältnissen, insbesondere nach der Art und dem Umfange des Verkehrs, welchem die Ortsstraße herkömmlich dient oder den sie nach der Verkehrsentwickelung im Laufe der Zeit zu bewältigen hat; dieser Verkehr kann daher insbesondere auch unter Umständen die Notwendigkeit einer Pflasterung durch die Gemeinden erheischen [1]).

Aber nicht bloß Erleichterungen bedürfen die Gemeinden bei Erfüllung der ihnen obliegenden Ortsstraßenbaupflicht, sondern sie brauchen auch gewisse Garantien, um der ihnen auferlegten ethischen Pflicht, die in der Herstellung von den modernen Bedürfnissen der Hygiene und Aesthetik genügenden Straßen liegt, nachkommen zu können. Diese Garantien aber sind

---

[1]) vergl. V. G. H. E. Bd. III S. 639, Kahr a. a. O. Bd. I S. 383, Krais Handbuch der inneren Verwaltung S. 113.

gegeben mit dem sogenannten Baulinienzwang, die zugleich den wirksamsten Schutz des öffentlichen Verkehrs auf den Ortsstraßen darstellt, und die damit naturnotwendig zusammenhängende Zwangsenteignung.

Der Baulinienzwang bezweckt vor allem die Sicherung der jeweils in Betracht kommenden öffentlichen Interressen bei Neuanlage von ganzen Ortschaften, Ortsteilen und Straßen oder Veränderung, Erweiterung und Verlängerung bereits bestehender Straßen; die Behörden haben durch die neueren Gesetze das Recht erhalten, für die zukünftige Ueberbauung noch unbebauter größerer Grundflächen und die Anlage neuer oder Verlängerung bestehender Straßen nach dem voraussichtlichen Bedürfnis der Zukunft generelle Bebauungspläne aufzustellen; hiebei ist auf Forderungen des Verkehrs, der Feuersicherheit und der öffentlichen Gesundheitspflege und auch darauf zu sehen, daß eine Verunstaltung der Straßen und Plätze vermieden wird.

Die rechtskräftige Feststellung eines Bebauungsplanes oder einer Baulinie hat die rechtliche Wirkung, daß Neu-, Um- oder Ausbauten über die Fluchtlinie hinaus nicht stattfinden dürfen. Manchmal bedeutet dieser Baulinienzwang auch, daß ein Zurückweichen hinter die Baulinie unstatthaft ist (im Kgr. Preußen gestattet, in den anderen Staaten nur ausnahmsweise zulässig, so auch in Bayern). Außer der eigentlichen Straßenfluchtlinie unterscheidet man auch Trottoirlinie, Vorgarten-, und spez. Gebäudefluchtlinie.

Im einzelnen vergleiche:

Für Preußen: Fluchtlinien-Gesetz v. 2. Juli 1875 § 1, 2, 3, 11.

Bayern: Bauordnung § 1 ff., wo bestimmt ist, daß bei Aufführung von genehmigungspflichtigen Bauten an bestehenden oder neu anzulegenden öffentlichen Plätzen, Straßen oder Wegen, oder bei Vornahme einer Hauptreparatur oder Hauptänderung an solchen Gebäuden gegen die Straße die Baulinie einzuhalten ist. Ist eine Baulinie in diesen Fällen noch nicht gegeben oder soll von der bereits gegebenen abgewichen werden, so hat vor Allem die Festsetzung der Baulinie zu erfolgen und darf vorher eine Bauführung der bezeichneten Art nicht vorgenommen werden.

Bei Bestimmung der Baulinie aber muß Rücksicht genommen werden auf die Höhenlage (Niveau), auf den Schutz gegen Ueberschwemmungen, auf den als höchst bekannten Grundwasserstand, auf möglichst geringe Steigungen und zweckmäßige Entwässerungsanlage, sowohl für die Straßen selbst als den Anschluß der einzelnen Grundstücke an dieselbe; außerdem auf Sicherheit und Bequemlichkeit des Verkehrs, geregelten Wasserablauf, und auf eine gute Verbindung der neuen Bauanlagen mit schon bestehenden.

Württemberg: B.-O. Art: 4., Hessen B.-O. Art: 4, Sachsen Ver. v. 6. Juli 1863, § 5, 6.

Baden O.-Str.-G. v. 6. Juli 1896 Art: 2 ff.

In Elsaß-Lothringen kann nur für bereits eröffnete Straßen eine Baulinie (alignement) festgestellt werden; vergl. Proudhon traité du domaine public II 597 ff.

Alle diese gesetzlichen Bestimmungen geben zugleich Anhaltspunkte über das bei Ziehung von Bau-

linien und Herstellung von Bebauungs-Plänen einzuhaltende Verfahren [1]).

Im engsten Zusammenhange mit der Baulinie steht wie bemerkt die Zwangsenteignung; sie ist notwendig, um die Durchführung entsprechender Straßen nicht allzu sehr zu erschweren und es wurde daher auch in den meisten Bundes-Staaten und zwar in unmittelbarer Verbindung mit dem Baulinienzwange das Recht der Zwangsenteignung gegen Entschädigung eingeräumt; dasselbe besteht, wie schon aus dem Wortlaute hervorgeht, in der Befugnis, fremdes Grundeigentum, welches zur Anlage oder Verbreiterung eines öffentlichen Weges notwendig und in Anspruch genommen wird, im Wege der Enteignung gegen volle Entschädigung dem bisherigen Eigentümer zu entziehen oder dauernd zu beschränken.

Möge diese kurze Bemerkung hierüber genügen und im Uebrigen ein bloßer Hinweis auf die einzelnen Gesetzgebungen verstattet sein.

Preußen: Fluchtliniengesetz s. oben, wo § 11. bestimmt: „Mit dem Tage der Offenlegung des Bebauungsplanes tritt die Beschränkung des Grundeigentümers, daß Neu-, Um- und Ausbauten über die Fluchtlinie hinaus versagt werden können, endgiltig ein; gleichzeitig erhält die Gemeinde das Recht, die durch die festgesetzten Straßenfluchtlinien für Straßen und Plätze bestimmte Grundfläche dem Eigentümer (gegen Entschädigung nach Maßgabe des § 13) zu entziehen.

---

[1]) vergl. dazu im allgemeinen Löning S. 453 ff., Germershausen Bd. 2 S. 55, 56, und Behring S. 105 ff. für Preußen; Englert, Komm. z. bayer. B.-Ordng. vom 17. Febr. 1901 für Bayern; Walz a. a. O. S. 59 ff., Wand S. 113 ff.

Ebenso in Hessen: Bauordnung Artikel 11.

Baden: O.-Str.-G. Art: 5: „Der Gemeinderat kann, abgesehen von den Fällen des nachfolgenden Artikels, die Abtretung der zur Anlegung oder Erweiterung von Ortsstraßen oder Plätzen erforderlichen Fläche zu jedem ihm geeigneten Zeitpunkte, selbst wenn die Ausführung des Planes noch nicht in Angriff genommen werden sollte, von dem einzelnen Grundbesitzer verlangen." Weiter siehe Enteignungsgesetz vom 26. Juni 1899, § 1, 6, ff.

Im Königreich Sachsen kann durch Lokalverordnungen unter Zustimmung des Ministeriums über Enteignung von Grundeigentum zum gedachten Zweck und Entschädigung Bestimmung getroffen werden.

In Elsaß-Lothringen besteht gleichfalls Enteignungsrecht nach Gesetz v. 3. Mai 1841 sowie nach den Gesetzen vom 16. September 1807 und 18. Juli 1837 über das alignement und dessen Rechtswirkungen.

In Bayern sind die Gemeinden bezüglich des Enteignungsrechtes besonders ungünstig gestellt; eine Enteignung von Grund und Boden für Gemeindewege und Ortsstraßen kann nur dann für zulässig erklärt werden, wenn die Anlage oder Erweiterung des Weges aus sicherheitspolizeilichen Gründen unabweisbar notwendig ist.

(Zwangsenteignungsgesetz v. 17. November 1837, Art: I Ziff. 5, 13.)

Es liegt auf der Hand, daß dieses Enteignungsrecht nur sehr selten angewendet werden kann und daß daher die bayer. Gemeinden zur Herstellung entsprechender Ortsstraßen etc. soviel wie keine Zwangs-

enteignungsbefugnisse haben. S. auch bayer. Straßengesetzentwurf.

6. Zuständigkeit und Verfahren.

Die Frage der Zuständigkeit und des Verfahrens in Wegesachen ist in vorstehenden Erörterungen gerade in ihren Hauptpunkten des öfteren incidenter berührt worden, so insbesondere in dem Kapitel „Begriff, rechtliche Natur, Begründung und Einziehung", und es dürfte daher genügen, an dieser Stelle lediglich der Vollständigkeit halber eine kurze Zusammenstellung der wichtigsten und kardinalsten Grundsätze zu geben, um so mehr als eine eingehende Beantwortung dieser nicht unbestrittenen und schwierigen Materie für sich allein geeignet wäre, die Spalten einer Dissertationsschrift zu füllen [1]).

Schwierig ist diese Frage wie die des Wegewesens überhaupt ob der Verworrenheit und Lückenhaftigkeit des Rechtszustandes, bestritten aber um deswillen, weil die ihrer Beantwortung zu Grunde zu legenden Rechtssätze in den einzelnen Bundesstaaten, ja sogar in den einzelnen Gebietsteilen derselben mitunter sehr verschieden sind.

Es muß daher, wie auch Kahr Bd. I S. 389 bemerkt, als ein großes Verdienst Luthardt's bezeichnet werden, daß er durch seine schon wiederholt erwähnten trefflichen Ausführungen über die öffentlichen Wege, Bl. für adm. Praxis Bd. XX S. 321 ff.,

---

[1]) vergl. im Allg. auch Meyer a. a. O. Bd. I S. 520, Behring S. 5 ff. für Preußen, Prov. Hannover und Sachsen, Seydel Bd. V S. 488, S. 503 und Kahr I S. 389 ff. für Bayern, Germershausen Bd. I T.IV § 27 S. 412 ff. für Preußen, Wand S. 19 ff. für die bayer. Pfalz.

wenigstens für Bayern in diesen Gegenstand Klarheit gebracht und die bis dahin außerordentlich schwankende Judikatur in festere Bahnen gelenkt hat.

Auf seine Ausführungen mag im Nachstehenden zur weiteren Aufklärung und Ergänzung verwiesen sein.

Als die beiden Hauptgrundsätze für die Zuständigkeit in Wegesachen, die auch für alle Rechtsgebiete zutreffen, können folgende bezeichnet werden:

a) Streitigkeiten über das Eigentumsrecht an einem Wege sind durch die Zivilgerichte zu entscheiden;

b) alle anderen Wegestreitigkeiten fallen in die Zuständigkeit der Verwaltungsbehörden (Verw.-Rechtsbehörden, Verw.-Gerichte).

Von den Streitigkeiten getrennt zu halten sind die wegepolizeilichen und alle auf das Wegewesen bezüglichen Staatsaufsichts- und Kuratelsachen, welche mit der verwaltungsrichterlichen Tätigkeit nichts zu tun haben [1]).

Ueber die sogen. „administrativen Provisorien" in Wegesachen, d. h. die Frage, ob die Verwaltungsbehörden in streitigen, zur Zuständigkeit der bürgerlichen Gerichte gehörigen Wegesachen befugt sind, bei Gefahr auf Verzug die im öffentlichen Interesse insbes. zur Offenhaltung und Sicherung des Verkehrs gebotenen einstweiligen Verfügungen, unbeschadet einer etwaigen anderen Regelung und vorbehaltlich endgiltiger Entscheidung durch die zuständigen Gerichte, zu erlassen, siehe die interessante Kontroverse zwischen Seydel einerseits und Theorie und Praxis andererseits [2]).

[1]) vergl. V. G. H. Entsch. Bd. V S. 127 ff.

[2]) Kahr Bd. I S. 392, 393 u. die dort angegebene Literatur, Luthardt, Bl. f. adm. Praxis Bd. XX S. 356, Seydel Bd. V S. 490 und die dort angegebene Literatur und Rechtssprechung, vergl. i. Uebr. auch Germershausen a. a. O. Bd. I S. 456.

ad *a*). Das Eigentumsrecht betreffende Streitigkeiten sind vor allem gegeben, wenn das Eigentum selbst an einer Wegfläche in Streit ist; wenn der Eigentümer eine unbefugte Benützung klagend abwehrt oder umgekehrt; die Freiheit seines Grundstückes von einem öffentlichen Benützungsrecht beansprucht oder umgekehrt seinem Eigentume gegenüber eine sog. öffentliche Wegeservitut in Anspruch genommen wird; wenn die Eigentumsgrenze zwischen einem öffentlichen Wege und einem anstoßenden privaten Grundstücke streitig ist und dgl. Nicht dagegen erscheint eine zivilgerichtliche Zuständigkeit gegeben, wenn zwar das Recht als solches feststeht, jedoch z. B. Zweifel über die polizeiliche Regelung desselben nach öffentlichen Rücksichten bestehen.

ad *b*) Die der verwaltungsgerichtlichen Kompetenz unterstehenden Wegestreitigkeiten zerfallen die Hauptsache nach in

1) Streitigkeiten über die öffentliche Eigenschaft,

2) Streitigkeiten über die Baulast.

Streitigkeiten über die öffentliche Eigenschaft eines Weges werden nach übereinstimmender Anschauung in Theorie und Praxis als Verwaltungsrechtsangelegenheit betrachtet; eine etwas abweichende Auffassung vertritt jedoch Seydel Bd. V S. 488 ff., 505 ff., mit Rücksicht auf die bayerische Gemeindegesetzgebung, indem er sagt, daß der einen öffentlichen Weg schaffende Verwaltungs-Akt seine Grundlage in der privatrechtlichen Befugnis über den hiezu dienenden Boden habe, und daß daher, wenn diese Befugnis angestritten werde, ein bürgerlicher Rechtsstreit vorliege. Diese Anschauung kann aber nur beschränkte Richtigkeit bean-

spruchen, ebenso wie die ihr zu Grunde liegende Meinung, daß die Oeffentlichkeit eines Weges immer mit Eigentums- oder dinglichen Rechtsverhältnissen zusammenhängen müsse; es kann ja z. B. privaten Wegegesellschaften gegenüber die Oeffentlichkeit auch ausschließlich auf öffentlich rechtlichen Befugnissen der Verwaltungsbehörden beruhen [1]).

Das Verfahren in Wegepolizei- und Aufsichtssachen regelt sich nach den in den einzelnen Staaten hiefür geltenden Zuständigkeitsgesetzen, die Entscheidung der in die verwaltungsrechtliche Zuständigkeit fallenden Wegestreitigkeiten aber ist in denjenigen Staaten, welche eine Verwaltungsgerichtsbarkeit besitzen, dem Verwaltungsstreitverfahren überwiesen.

So in Preußen Ges. v. 19. März 1881 Art: IV.

Württemberg Ges. v. 8. Dezember 1876 Art. X Nr. 20 und 21.

Bayern Ges. v. 8. August 1878 betreffend die Errichtung eines Verwaltungsgerichtshofes Art. 8 Ziff. 34.

Nach der letztgenannten gesetzlichen Bestimmung gehören in Bayern zu den sogenannten Verwaltungsrechtssachen „Bestrittene Rechtsansprüche und Verbindlichkeiten“ in Bezug auf die „öffentliche Eigenschaft eines Weges mit Zugehörungen einer Brücke oder eines Abzugskanales; Verbindlichkeiten in Bezug auf Herstellung und Unterhaltung der nicht in die Klasse der Staatsstraßen gehörigen öffentlichen Wege, Brücken, Fähren, Stege und Abzugskanäle,

---

[1]) vergl. darüber Meyer I. S. 520, Kahr I S. 394 ff.

unbeschadet der gesetzlichen Befugnis der Verwaltungsbehörden, über die Anlage von Distriktsstraßen und Gemeindeverbindungswegen und über deren Unterhaltung aus Distrikts- und Gemeindemitteln zu beschließen."

Das Verfahren in Verwaltungsrechtssachen bemißt sich nach den Bestimmungen im II. Abschnitte des Verwaltungsgerichtshofsgesetses im Zusammenhalte mit Art: 7, 9 und 49 des letzteren.

Bezüglich der 1. Instanz (Distriktsverwaltungsbehörden, Bezirksämter oder unmittelbare Magistrate) s. Formationsverordnung vom 17. Dezember 1825 § 65 Abs. 3.; Gem. O. Art: 94 Abs. 1; V. G. H. G. Art: 30 (hiezu Kahr, V.-G.-H.-G. S. 221); Sammlung, Bd. II S. 276, 413, ff. 667.

III. Wünsche und Vorschläge für die Zukunft.

Diese scheiden sich in 2 Gruppen; die eine bezieht sich auf das Straßen- und Wegewesen im allgemeinen, die andere speziell auf das Ortsstraßenwesen.

Die Anregungen für die Zukunft sind implicite schon in Abteilung II enthalten und wurden in den einzelnen Kapiteln besprochen; es empfiehlt sich jedoch, dieselben gesondert zu behandeln. Im großen und ganzen decken sich diese Anregungen mit denjenigen Mitteln, welche notwendig und geeignet sind, den berührten Mängeln der Straßen- und insbesondere Ortsstraßengesetzgebung in den einzelnen Bundesstaaten abzuhelfen.

Als kardinalster und für beide Gruppen gemeinsamer Wunsch ist vorauszusetzen der im Laufe der

vorangegangenen Ausführungen wiederholt geäußerte, es möge sich tunlichst bald jeder deutsche Bundesstaat eines eigenen Straßen- und außerdem auch eines förmlichen Ortsstraßengesetzes erfreuen.

In Bayern werden wir ja hoffentlich bald wenigstens ein Straßengesetz besitzen; den Namen eines Straßengesetzes κατ' ἐξοχήν verdient es ja eigentlich nicht; es sollte vielmehr bloß „Straßen- oder Wegebaugesetz" heißen, denn es regelt nur die Baupflicht an den öffentlichen Wegen, enthält aber keinerlei allgemeine Grundsätze über das Straßenwesen überhaupt.

Wir wollen jedoch an dasselbe nicht weiter die kritische Hand anlegen, sondern es begrüßen als einen erfrischenden Regen nach langer gesetzgeberischer Dürre.

Möge er anhalten und uns recht bald auch ein Ortsstraßengesetz bringen, wenn anch nicht im Sinne des Herrn Reichsrates v. Auer!

Im einzelnen nun wäre für ein Straßengesetz im allgemeinen zu wünschen, daß es die wichtigeren Begriffe festsetzt, z. B. öffentlicher Weg, Unterscheidung der einzelnen Straßen- oder Wege-Kategorien und Definition derselben u. dgl; daß es die rechtliche Natur der öffentlichen Wege unzweifelhaft bestimmt und ebenso auch die Theorie des Eigentums- und Servitutsrechtes an denselben außer Zweifel setzt und dabei den herrschenden Kontroversen ein Ende macht daß es weiter feste Grundsätze über den Gemeingebrauch aufstellt und die Aufgaben des Staates und der Verbände hinsichtlich des Wegebaues sowie der Verhältnisse zu andern genau regelt, daß es ferner die Entstehung besonderer Privatrechte an einer als öffentlichen Weg

dienenden Grundfläche nicht mehr durch Ersitzung, sondern nur mehr durch bestimmte Rechtsgeschäfte mit dem Eigentümer zuläßt; daß es das Verpflichtungsverhältnis zwischen Staat und Gemeinden hinsichtlich der sogenannten Ortsdurchfahrten festlegt, und die Behandlung insbesondere der Abtretungsfrage nicht dem freien Ermessen der Staatsregierung überläßt, vielmehr die Voraussetzungen einer solchen Ueberwälzung einer Straße oder Straßen-Strecke vom Staate auf die Gemeinde genau bestimmt; endlich daß es Maßregeln der Verwaltungsbehörden zur Offenhaltung von Wegen oder zur Fernhaltung von Verkehrsstörungen gegenüber privatrechtlichen Einsprüchen als Provisorien bis zur definitiven richterlichen Entscheidung über die Privatrechtsansprüche gelten läßt.

Für ein Ortsstraßengesetz im besonderen aber möchten wir den Wunsch aussprechen, daß es vor allem nach dem Vorgange des badischen Ortsstraßengesetzes alle diejenigen Bestimmungen, welche auf das Ortsstraßenwesen Bezug haben und die bisher in den verschiedensten Gesetzen, Verordnungen und Vorschriften zerstreut waren — so in Bayern wie ausgeführt in der Gemeinde-Ordng., in der Bauordnung, dem Polizei-Strafgesetzbuch u. s. w. — in einem einzigen Gesetze klar und übersichtlich zusammenfaßt. Ferner wäre vorzuschlagen, daß dieses Gesetz feste Richtpunkte für die Ortsstraßenbaupflicht der Gemeinde (Herstellungs- und Unterhaltungs-Pflicht, Voraussetzungen und Umfang dieser Pflicht) gibt, desgleichen feste Richtpunkte über die Voraussetzungen und die Notwendigkeit von Baulinien-Ziehungen, die Aufstellung von speziellen und generellen Bebauungsplänen und ev. damit

zusammenhängende Grundstücksabteilung oder Zusammenlegung von Baugrundstücken,[1]) daß es den Gemeinden das Zwangs-Enteignungs-Recht für Anlegung von neuen oder Verbreiterung von bestehenden Ortsstraßen, wenigstens unter gewissen Bedingungen gibt, daß es den Gemeinden das Recht verleiht, die Anstößer zu den Kosten der Kanalisierungen, Trottoirisierungen etc. der Ortsstraßen in der einen oder anderen Form (entweder durch Auferlegung einer Pflicht an die Angrenzer zur Ausführung solcher Anlagen oder durch Gewährung eines Anspruchs auf Kosten-Ersatz) heranzuziehen und daß es endlich das Verfahren in allen das Ortsstraßenwesen betreffenden Angelegenheiten, — Herstellung von Bebauungsplänen, Grundstücksabteilungen, Grundabtretungen und Zwangsenteignungen, Straßenbaukosten, Kanalisationen, Trottoirisierungen u. dgl. — durch feste Grundsätze wie in Baden regelt, auf Grund und innerhalb deren die Gemeinden zur Erlassung von ortsstatutarischen Ausführungsbestimmungen befugt und sogar verpflichtet sein sollen, nicht aber, daß es gerade die wichtigsten und schwierigsten Dinge, wie z. B. § 62 Abs. I der bayerischen Bauordnung vom 17. Februar 1901, die die Frage der Grundabtretung zur Straßenherstellung dem freien Übereinkommen der Gemeinden mit den Straßenanliegern überläßt.

Man könnte dem vieleicht entgegenhalten, daß es den Städten doch auch bisher möglich gewesen

[1]) Inzwischen hat das kgl. bayer. Staats-Ministerium des Innern zum Vollzuge der allgemeinen Bauordnung eine Entschließung betr. Zusammenlegung von Baugrundstücken erlassen, welche indes nur den größeren und denjenigen Gemeinden zugeleitet wurde, in denen eine regere Bautätigkeit schon besteht oder zu erwarten ist.

sei (vergl. Ausführungen des R.-R. v. Auer), den modernen Bedürfnissen vollkommen entsprechende Straßen in Deutschland herzustellen.

Das ist wohl richtig, rechtfertigt aber keineswegs die Belassung des bisherigen mißlichen Zustandes; denn wer einen Einblick in diese Verhältnisse hat, weiß und versteht es auch zu würdigen, mit welchen großen Schwierigkeiten und Verdriesslichkeiten die Städte in dieser Beziehung zu kämpfen haben und hatten; und es ist daher nur außerordentlich hoch anzuerkennen, daß die Städte trotz der schier unüberwindlich scheinenden Hindernisse, die sich ihnen mangels jeder gesetzlichen Handhabe gegenüber geldgierigen oder eigensinnigen Beteiligten manchmal entgegensetzen, es dennoch fertig gebracht haben und bringen, bei Erfüllung ihrer Ortsstraßenbaupflicht den ästhetischen und hygienischen Anforderungen der Neuzeit völlig gerecht zu werden.

Es wäre aber unseres Erachtens verkehrt und unbillig, wenn man die Städte oder überhaupt die Gemeinden zum Lohne ihres Fleißes in den Schwierigkeiten, in denen sie sich befinden, stecken ließe; es dürfte vielmehr der Wunsch berechtigt sein, man möge den Städten die Durchführung dieser ungemein wichtigen und schwierigen Aufgabe durch baldige Schaffung von entsprechenden Ortsstraßengesetzen tunlichst erleichtern.